BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 15 SIERPNIA 1936 ROKU | NR. 22-23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, telefon 26-02
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł. — **Konto P. K. O. Nr. 204.415.**
Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Polska i Szwecja, połączone najkrótszą drogą morską przez Bałtyk, wydają się być predestynowane do rozwinięcia ożywionych stosunków handlowych. Struktura gospodarcza obu państw stwarza warunki dla ich wzajemnego uzupełnienia się. Dobitnym dowodem tego twierdzenia jest zaopatrywanie się przez Szwecję w Polsce w tak podstawowy surowiec, jak węgiel, a przez Polskę w Szwecji w wysokowartościowe rudy. Badania pozycyj handlu zagranicznego Polski i Szwecji wskazują, że istnieje ponadto cały szereg towarów, które mogą stanowić, a po części już stanowią przedmiot korzystnej wymiany handlowej pomiędzy niemi. Jeśli pomimo to jesteśmy świadkami powolnego rozwoju tej wymiany, to przyczyny zjawiska szukać należy w pierwszym rzędzie w niedostatecznej znajomości skali wzajemnych zapotrzebowań i wymagań rynkowych, dalej w przyzwyczajeniu do korzystania z zadzierzgniętych poprzednio stosunków handlowych.

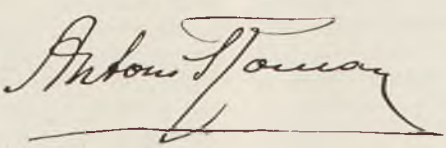
Dotąd osiągnięte pozytywne wyniki współdziałania polsko-szwedzkiego w dziedzinie żeglugowej, tak na szlakach dalekomorskich jak i zwłaszcza na wodach Bałtyku, stanowią pomyślną zapowiedź wzmożenia współpracy również i w dziedzinie wymiany towarowej.



Förenade medelst Östersjön den kortaste sjövägen synas Polen och Sverige förutbestämda till livliga handelsförbindelser. Båda ländernas ekonomiska struktur skapar betingelser för dessa förbindelsers fulla utvecklande. Ett avgörande bevis för detta påstående är, att Sverige i Polen förser sig med en så viktig råvara som kol och Polen i Sverige med högvärdig järnmalm. Om man betraktar Polens och Sveriges utrikeshandel, framgår det, att det dessutom finns en hel rad varor, som är och delvis redan har varit föremål för ett givande handelsutbyte mellan dem. Om vi trots detta nödgas konstatera, att detta handelsutbyte blott långsamt utvecklar sig, finna vi orsakerna härtill i första hand i en allmänt utbredd okunnighet om respektive länders marknadsbehov och vidare i benägenheten att utnyttja förut ingångna handelsförbindelser.

De hittills uppnådda resultaten av polsk-svensk samverkan på sjöfartens område såväl i fjärran farvatten som i Östersjön ge oss goda förhoppningar om stärkandet av samarbetet även beträffande varuutbytet.

Minister Przemysłu i Handlu



Minister för industrie och handel,
Polens förutv. minister i Sverige

Wspólne zainteresowania gospodarcze Szwecji i Polski.

Z pośród dziewięciu odrębnych organizmów gospodarczych, rozmieszczonych nad brzegami Bałtyku, pomijając Niemcy i Rosję z uwagi na ich odrębne położenie i kierunek interesów, Polska i Szwecja wysuwają się na ich czoło ze względu na swe znaczenie geopolityczne.

Jeżeli uwzględnimy liczbę ludności Polski i Szwecji (w r. 1931: 32 i 6 milj.), to w porównaniu z Polską Szwecja ma potężny handel zagraniczny (w r. 1933 w dol. zł. import Polski — 103 milj., Szwecji — 197 milj., eksport Polski 117,5 milj., Szwecji — 185,6 milj.). Jest w tem rzeczą charakterystyczną, że Szwecja importuje środków żywnościowych dwa razy więcej, a surowców i półfabrykatów znacznie mniej aniżeli Polska; świadczy to, że przemysł szwedzki w wielkiej mierze opiera się na surowcu krajowym. W wywozie szwedzkim fabrykaty wykazują przeszło dwa razy większą pozycję niżeli w wywozie polskim, natomiast wywóz żywności wynosi zaledwie $^1/_3$ polskiego wywozu, a zupełnie nikłą ilość wywóz żywizny.

Kryzys zdusił wielkość i zmienił kierunki handlu zagranicznego obu krajów, jednak znacznie więcej polskiego aniżeli szwedzkiego, zwłaszcza w imporcie.

Głównemi artykułami handlu zagranicznego Szwecji w imporcie są: węgiel i koks, cerealja i ich przetwory młynarskie, bawełna, nafta, oleje, makuchy, nawozy, skóra, miedź i wełna — zaś w eksporcie produkty tartaczne, miazga drzewna i celuloza, rudy żelazne i stal, masło, papier i sprzęty elektrotechniczne oraz zapałki.

Badając rozwój handlu zagranicznego Szwecji w poszczególnych artykułach, dochodzi się do bardzo charakterystycznych wniosków, mianowicie:

1. rozwijają się ilościowo w wywozie właśnie produkty fabryczne, następnie ruda żelazna, kamienie i skóry surowe, natomiast półfabrykaty, a nawet drzewo tartaczne oraz środki żywnościowe spadają albo też są eksportowane w ilościach bardzo zmiennych.
2. W przywozie wszelkie mięsne produkty oraz cukier, następnie makuchy i skóra wyprawiona spadają albo wykazują znaczne wahania z tendencją stałego spadku, natomiast inne artykuły wzrastają, wśród nich wiele bez przerwy.



Zamek królewski i kolumna Zygmunta III — Warszawa
Kungl. slottet och Sigismund III's Kolonn — Warszawa

Zwycięską konkurencję ułatwiała sobie Szwecja tem, że ulepszaniem przemysłu swych specjalności wyprzedzała inne kraje, a równocześnie rozbudowywała nowe gałęzie przemysłu. Zbyt zaś powiększała przez zdobywanie coraz nowych rynków, sięgając już przed wojną na całą Afrykę, Australję, Nową Zelandję i Japonję, jak i na drugą stronę Ameryki, np. do Chili.

Bezsprzecznie, że w usadowieniu się na tak rozległych i różnych rynkach światowych dopomogło Szwecji jej położenie morskie i oparta o nie flota handlowa. Wielkością floty handlowej wśród państw świata była Szwecja przed wojną dziesiątą z rzędu, a w r. 1921 dziewiątą, posiadając 990.000—1.040.000 B. R. T. statków pojemności ponad 100 B. R. T., czyli wyprzedzała Danję (w obu powyższych latach: 770.000 i 870.000 B. R. T.).

Obecna flota szwedzka wzrosła do 1.600.000 B.R.T. (duńska — blisko 1.150.000).

Odnośnie utrzymania własnej floty jest Szwecja w wyjątkowo korzystnem położeniu, gdyż jej przywóz i wywóz, brane również wagowo, względnie przestrzennie, różnią się minimalnie (np. w r. 1935: import 15.815.000 tonn, eksport 15.112.000 tonn). Statki więc łatwo znajdują ładunek w obie strony.

Handel polsko-szwedzki rozwijał się od początku stopniowo i korzystnie, tak że w r. 1928 import Szwecji z Polski wyniósł 1,7% całego importu, a eksport do Polski — 1,3% całego eksportu. Następujący potem kryzys zahamował ten rozwój, względnie uczynił go niejednolitym. Tłumaczy się to zresztą różnym stopniem kryzysu w Szwecji i w Polsce oraz tem, że w obu krajach kryzys wywołał mniejszą lub większą ilość przymusowych ograniczeń i zmieniał nastawienia w handlu zagranicznym, ponadto spowodował obniżenie cen, lecz w wybitnie różnym stopniu dla poszczególnych artykułów. Dlatego w znakomitej większości wypadków nastąpił spadek importu czy eksportu pod względem wartości, natomiast wzrost lub status quo pod względem ilości. Zważając na wymienione czynniki oraz na rodzaj artykułów obrotów handlowych między Szwecją i Polską, jak i na to, że kryzys okazał się w Polsce surowszy niż w Szwecji, jest rzeczą naturalną, że dysproporcje między eksportem i importem handlu polsko-szwedzkiego stawały się pieniężnie dla Szwecji coraz więcej niekorzystne.

Stwierdzić jednak należy, że wymiana towarowa między Polską i Szwecją jeszcze daleko nie osiągnęła granicy jej możliwości. Np. w r. 1933 importowała Szwecja samej paszy za 11 milj. złotych dolarów i nawozów sztucznych za 5,4 milj., tymczasem cały jej import z Polski wyniósł tylko 6,5 milj. zł. dolarów, w czem na węgiel wypadało około trzy piąte. Jeśli chodzi zresztą o sam węgiel, to naprz. w r. 1935 dowóz z Polski wynosił tylko 35,7% całego importu Szwecji w węglu i koksie (wg. danych oficjalnych szwedzkich i Izby Handlowej Bałtycko-Skandynawskiej w Warszawie). Szczupłość handlu polsko-szwedzkiego stwierdzamy niemniej jaskrawo po stronie polskiej. W roku 1934 było w polskim imporcie łożysk 34% pochodzenia szwedzkiego, maszyn przemysłowych 20%, elektrotechnicznych 19%, palników i nożowniczych artykułów po 18%, a rudy żelaznej, popiołu i t. p. ledwo 15%.

Podnieść tu należy, że w tymże roku, 1934, maszyn i aparatów oraz sprzętu elektrotechnicznego przywieźliśmy z Niemiec za 20 milj. złotych, natomiast ze Szwecji za 7 milj. zł, w roku zaś poprzednim z Niemiec za 24 milj. zł, a ze Szwecji za 6 milj. zł; papieru i wyrobów papierowych w owych dwu latach ze Szwecji corocznie za 3 milj. złotych, a z Niemiec za 11 i 10 milj. złotych.



Centrum m. Sztockholmu i Zamek królewski z lotu ptaka
Stockholm: Flygbild över staden

Słabe stosunki gospodarcze pomiędzy Polską i Szwecją stwierdzamy również na innych polach. I tak Szwecja korzysta minimalnie z tranzytu przez Polskę z krajami naddunajskiemi, z któremi ma przecież obroty bardzo pokaźne.

Bezpośrednia penetracja handlowa na rynki również nie jest dostateczna. Badanie przeprowadzone w Szwecji nad pośrednictwem handlowem poszczególnych państw za kwartał IV. r. 1934 (zob. INDEKS, I, 1936) wykazały naprzykład, że z importowanych towarów z Polski za 10.800.000 koron szło przez pośrednictwo handlu innych krajów za 620.000 koron.

Stwierdziliśmy zatem, że w stosunkach gospodarczych polsko-szwedzkich jest jeszcze bardzo daleko do granic nietylko możliwych, ale nawet

oczywistych — zważając na zasoby i braki Polski i Szwecji jak i na ich wzajemne położenie oraz możliwości użycia jednego kraju przez drugi do pośrednictwa handlowego, a już conajmniej komunikacyjnego: dla Polski — ze światem zamorskim, dla Szwecji — z Europą środkową i całym basenem wschodnio-śródziemnomorskim i dalszym Wschodem. Bo przecież, odnośnie ostatniego, dla Szwecji najkorzystniejsza droga wiedzie przez międzymorze bałtycko-pontyjskie, które zalega właśnie Polska; jest to droga najkrótsza i najmniej posiadająca przeszkód na przejściu granic politycznych. Porty polskie są najkorzystniej położone dla tych celów zarówno pod względem oddalenia jak i pod względem klimatycznym, korzystniej niż nietylko porty na wschód od nich położone, ale nawet niż Szczecin. Leżą one naprzeciw południa szwedzkiego i naprzeciw Sztokholmu, czyli najbliżej centrum politycznego i ośrodków górniczych i leśnych Szwecji. Jednakże, by w całej pełni został ten pomost bałtycko-pontyjski wyzyskany przez Szwecję, musi o to zabiegać również sama Polska.

Geopolityk niemiecki Prof. R. Hennig stwierdza, że o światowem znaczeniu państwa decyduje węgiel, żelazo i nafta i że takie tylko państwa mają ważki mocodajny głos w polityce światowej, które są zasobne conajmniej w dwa z wyżej wymienionych surowców. Otóż składa się tak szczęśliwie, że brane razem, Polska i Szwecja mają do dyspozycji wszystkie te trzy surowce. Jest to podstawa dla utrwalenia ich współpracy.

Napoleon Korzón
Generalny Konsul Szwecji w Gdyni.

Warunki rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Szwecją a Polską.

Pomimo że dla ożywionej wymiany handlowej pomiędzy Szwecją a Polską istnieją warunki naturalne, stwierdzić wypada, że wymiana ta nie przybrała takich rozmiarów, jakich się spodziewali i na jakie liczyli przedstawiciele handlu i przemysłu obu krajów. Jaka jest tego zjawiska przyczyna? Wydaje się, że mamy tu do czynienia z działaniem nie jednej, lecz kilku przyczyn. Badania nad rozwojem eksportu szwedzkiego do Polski wykazują, że w ciągu szeregu lat, poprzedzających kryzys światowy, eksport ten miał tendencję regularnego i silnego wzrostu, osiągając w roku 1928 wartość 28 miljonów koron i będąc niemal zrównoważony z eksportem polskim do Szwecji, wynoszącym w tymże roku 32 miljony koron. Rozwój ten dawał podstawy do najlepszych przewidywań na przyszłość. Jednak w dalszych latach następuje spadek eksportu szwedzkiego do Polski i to w takim stopniu, że w roku 1930 stanowi on zaledwie połowę a w roku 1932 nawet trzecią część wartości eksportu z roku 1928. Główna przyczyna tego spadku leży przedewszystkiem w spadku siły nabywczej ludności polskiej na skutek cięższych niż w innych państwach oddziaływań kryzysu, ze względu na całkiem anormalny spadek cen produktów rolnych. Ten spadek siły nabywczej ze swej strony odbił się na sytuacji w przemyśle i jego możliwościach czynienia zakupów inwestycyjnych.

Możliwem jest, że szwedzki przemysł eksportowy w związku z wzrastającym z roku na rok eksportem do Polski był nastrojony zbyt optymistycznie i w niedostatecznym stopniu liczył się z istniejącą w Polsce zdolnością kredytobiorczą. Spowodowało to, że eksporter szwedzki przeoczył narastające skutki kryzysu w Polsce i poniósł z tego powodu straty. W rezultacie przemysł szwedzki, nie zważając na poprawę konjunktury, zajął w stosunku do polskiego rynku stanowisko powściągliwe a nawet wycofał się wogóle z tego rynku. Takie zachowanie się strony szwedzkiej w niemałym stopniu przypisać należy niedostatecznej znajomości rynku polskiego, gdy tymczasem stosunki handlowe w Polsce, tak jak i w innych krajach, mają swe specyficzne cechy, które eksporter-sprzedawca powinien znać dokładnie.

W Polsce, tak jak i w innych krajach, istnieją firmy o wielkiej lub mniejszej zdolności kredytowej i dlatego niezbędnym jest badać nie tylko możliwości zbytu, zapotrzebowanie i wymagania rynku polskiego, lecz również opierać transakcje na zdolności kredytowej nabywców polskich. Strona ryzyka przy eksporcie do Polski nie jest większa, jak przy eksporcie do innych krajów, pod warunkiem zachowania normalnej ostrożności w interesach. Szwecja powinna byłaby przy normalnej konjunkturze zająć tam z powrotem swe miejsce, jednak pod warunkiem stworzenia dobrze zmontowanej organizacji sprzedaży.

Jest rzeczą zrozumiałą, że najbliżsi sąsiedzi Polski, którzy już przed jej powstaniem, jako państwa samodzielnego, mieli nawiązane stosunki z rynkiem polskim, wyprzedzili Szwecję na tym rynku, zwłaszcza ze względu na znajomość stosunków polskich i osobiste kontakty z polskiemi zakładami przemysłowemi i kupiectwem. Tu jednak mieć należy na widoku, że Polacy z rozmaitych względów w poszczególnych wypadkach dążą do zaspakajania swych zapotrzebowań na innych rynkach.

Do przyczyn, utrudniających pracę eksporterów szwedzkich na rynku polskim, zaliczyć również należy polską politykę celną. Ochrona przemysłu krajowego oraz pewnego rodzaju zarządzenia reglamentacyjne są niewątpliwie konieczne, jednak wątpliwem jest czy w pewnych wypadkach ochrona ta nie idzie zbyt daleko, zwłaszcza w stosunku do tych gałęzi przemysłu, które pozbawione

są podstaw konkurencyjnych w skali międzynarodowej. Również zbyt skomplikowane traktowanie zagadnień importowych utrudniają pracę i z pewnością z punktu widzenia kupieckiego byłoby powszechnie pożądanem, aby handel i i kupiectwo były traktowane w sposób bardziej liberalny.

Jeśli chodzi o eksport polski do Szwecji, to stwierdzić należy, że na kształtowanie się bilansu handlowego polsko-szwedzkiego ma wpływ dominujący eksport polskiego węgla. Jest to przyczyną, że ogólna wartość polskiego eksportu do Szwecji jest równomierna, i nie podlega takim wahaniom, jak wartość eksportu szwedzkiego do Polski. Nawet w czasie pogorszenia konjunktury gospodarczej nie zaobserwowano spadku. Tak, według danych statystyki szwedzkiej import z Polski do Szwecji przedstawiał w roku 1928 wartość 31,7 mil. koron, w r. 1930 — 43,3 mil. koron, w r. 1933 — 37,6 mil. a w roku 1934—40,8 mil. Eksport węgla polskiego do Szwecji jest korzystnym dla obu stron, gdyż zabezpieczał on Polsce regularny dopływ waluty zagranicznej, zaś Szwecji — korzystną cenę węgla. Pozatem węglem i cynkiem w eksporcie polskim do Szwecji grają rolę artykuły następujące: drzewo twardych gatunków, szczególnie dąb, nawozy sztuczne, wyka, peluszka i nasiona konieczyny. Do artykułów, wykazujących wahania, zaliczyć należy cukier, oraz zboże, szczególnie żyto i owies, których import do Szwecji zależy od urodzaju w Szwecji.

Eksport polskiej produkcji naturalnej nie jest zależny ze zrozumiałych względów od poziomu waluty polskiej, natomiast poziom ten wpłynął poważnie na kształtowanie się eksportu do Szwecji artykułów produkcji przemysłu przetwórczego. Jest rzeczą oczywistą, że importerzy szwedzcy w chwili spadku waluty szwedzkiej dążyli przedewszystkiem do pokrywania zapotrzebowania na artykuły przemysłowe w krajach o niskim poziomie waluty. Jasnem jest, że Polska, pozostając przy swej walucie złotej, miała utrudnioną konkurencję z krajami o niskim poziomie waluty. Podobnie jak wysokowartościowe specjalne artykuły produkcji szwedzkiej, jak łożyska kulkowe, telefony, materjały elektryczne z większym powodzeniem od innych towarów utrzymały swój zbyt na rynku polskim, tak i polskie towary specjalne, jak naprz. rury żelazne, utrzymały się na rynku szwedzkim, pomimo konkurencji innych krajów. Natomiast stan waluty polskiej na eksporcie innych towarów polskich odbił się ujemnie, tak naprz. eksport polskich tkanin zmniejszył się bardzo poważnie.

Ogólnie biorąc, zagadnienie waluty w dziedzinie wymiany towarowej polsko-szwedzkiej odgrywa poważną rolę, o której zapomnać nie należy. Pozatem kształtowanie się cen w Polsce na produkcję przemysłową, pomimo usiłowań ze strony rządu polskiego, wykazuje taką rozpiętość z cenami produktów rolnych, że jest ona zastanawiająca dla Szwedów. W ich mniemaniu Polska, przy niskich kosztach produkcji i taniości robocizny, powinna byłaby być konkurencyjną. Czy nie odgrywa tutaj pewnej roli stosunkowo zbyt wysoka ochrona celna? W każdym razie należałoby się zastanowić nad pytaniem w jakim stopniu obniżenie ochrony celnej mogłoby wpłynąć na zniżkę cen produkcji przemysłowej na rynku wewnętrznym polskim a przez to samo wpłynąć pobudzająco na eksport, co ze swej strony spowodowaćby mogło wzrost obrotów ogólnych.

Pomimo, że głównymi czynnikami, wpływającymi na kształtowanie się stosunków handlowych szwedzko-polskich są sprawa walutowa i wysokie ceny towarów polskich, należy mieć na uwadze również inne czynniki, wpływające na rozwój eksportu polskiego do Szwecji. Tu stwierdzić należy, że ze strony polskiej popełniane są te same błędy, co ze strony szwedzkiej. Jest koniecznem aby Polacy lepiej poznali rynek szwedzki i zastosowali się do zapotrzebowań i zwyczajów szwedzkich, w rozmaitych branżach. Dla podniesienia zbytu na rynku szwedzkim przedewszystkiem jest konieczne, aby kupcy polscy odwiedzali osobiście szwedzką klijentelę i starali się zadzieżgnięte stosunki pogłębić. Szwecja importowała w roku 1933 ubrań, trykotaży i tkanin bawełnianych i wełnianych na sumę 62 mil. koron, w tej sumie import towarów polskich odegrał rolę bardzo nieznaczną. Niektóre z wymienionych towarów produkcji polskiej dostosowane były do gustów szwedzkich i dla tego mogły być konkurencyjne, a jednak nie utrzymały się ze względu na konkurencyjność cen produkcji szwedzkiej i importerów zagranicznych. Szczególnie konieczna jest znajomość zapotrzebowań rynku w dziale branży tekstylnej, gdzie moda szybko się zmienia, a nowości mogą liczyć na lepsze ceny. W tej branży skonstatowano ze strony szwedzkiej takie trudności, że zawarcie kilku transakcyj zostało uniemożliwione. Byłoby może wskazanem doradzić polskim kupcom w tej branży, aby dla sprostania konkurencji, w szczególności jeśli chodzi o nowości i towary modne, przedkładali oni kolekcje i wzory we właściwym czasie, a nie po sezonie, jak to niestety często dotąd się zdarzało.

Reasumując powyższe uwagi stwierdzić należy, że dla ożywionej wymiany towarów pomiędzy Szwecją a Polską istnieją warunki naturalne, że pożądanem byłoby dążyć do lepszego przystosowania się do stosunków panujących w obu krajach i że wreszcie koniecznem jest bliższa znajomość obu rynków, ich zwyczajów handlowych, życzeń i potrzeb. Najlepszą drogą do osiągnięcia tego celu jest kontakt osobisty pomiędzy szwedzkim a polskim kupiectwem.

Paul Isberg

Dyrektor Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej w Stockholmie.

Författaren till ovenstående artikel, kapten Paul Isberg, direktör för Svensk-Polska Handelskammaren i Stockholm, gör en analys av de svensk-polska handelsförbindelserna. Hans anmärkningar över orsakerna till de otillfredsställande resultaten från svensk sida följa nedan.

,,Vilka äro då orsakerna till att handelsutbytet hittills ej i önskvärd grad motsvarat förväntningarna? Det är under alla imständigheter många faktorer, som medverkat. Betraktar man Sveriges export till Polen, uppvisar denna under

åren före världskriget en regelbunden och stark stegring och når 1928 ett värde av närmare 28 miljoner kronor, vilket tämligen exakt mostvarar Polens dåvarande export till Sverige, c:a 32 miljoner kronor. Denna utveckling tycks ju inge de bästa förhoppningar för framtiden, men sedan kommer en tillbakagång för Sverige, så att exportvärdet 1930 är hälften av 1928 års och 1932 knappt en tredjedel därav. Det är framför allt den minskade köpkraften i Polen, som är skuld till detta



Ogólny widok Gdyni
Totalvy över Gdynia med Hamn

förhållande. Polen blev nämligen särskilt svårt hemsökt av krisen genom de abnormt låga prisen för lantmannaprodukter, något som inverkade på befolkningens allmänna köpkraft, vilket i sin mån minskade möjligheterna för nyinvesteringar för industrin. Det är möjligt, att den svenska exportindustrin var något för optimistisk under de år, då avsättningen i Polen steg med varje år, och att den icke tillräckligt beaktade kreditförhållandena, varför den, då det ekonomiska tillståndet i Polen försämrades, mera har märkt krisens verkningar i Polen. Detta torde ha bidragit därtill, att den svenska industrin trots förbättrade konjukturer förhöll sig avvaktande och i vissa fall helt och hållet drog sig tilbaka från den polska marknaden. Desse förhållanden bero i icke ringa utsträckning på otillräcklig kännedom om den polska marknaden. Polens kommersiella liv har liksom också andra länders sina särskilda kännetecken, som säljaren-exportören måste lära känna. Liksom också i andra länder finns det i Polen firmor med större och mindre köpkraft, och man måste grunda affärsförbindelserna på ett ingående studium av icke blott avsättningsmöjligheterna, behoven och önskningarna på den polska marknaden, utan också av kreditförhållandena. Risken vid export till Polen är icke större än vid export till andra länder, om man blott iakttager den vanliga försi-k tigheten i affärer. Sverige skulle genom att bygga upp en god försäljningsorganisation under normala konjunkturer kunna återvinna den ställning, som det tidigare innehaft på den polska marknaden. Det är självklart, att Polens närmaste grannar, som hade goda förbindelser med den polska marknaden redan före Polens återuppståndelse som självständig stat, äga ett försprång före Sverige särskilt i fråga om kännedom om polska förhållanden och genom personlig kontakt med polska industriföretag och polska köpmän. A andra sidan måste man dock ta hänsyn till att polackerna av olika orsaker i vissa fall önska förlägga sina förbindelser till andra länder".

Vad den polska exporten till Sverige beträffar gör författaren följande anmärkningar.

,,Enligt svensk statistik uppgick den polska totalexporten till Sverige 1928 till 31,7 miljoner kronor, 1930 till 43,3 miljoner, 1933 till 37,6 miljoner, 1934 till 40,8 miljoner kronor. Kolexporten till Sverige har länt bägge länderna till fördel: för Polen hade den till följd en regelmässig tillförsel av utländsk valuta och för Sverige ett fördelaktigt kolpris.

Polens export av naturprodukter till Sverige har av naturliga orsaker icke särskilt påverkats av valutaförhållandena, vilka däremot ha övat starkt inflytande på exporten av industrivaror. Det är tydligt, att de svenska importörerna vid den svenska valutans fall framför allt försökte att täcka sitt behov av industrivaror från länder med lägre valuta. A andra sidan är det säkert, att Polen, som hållit fast vid guldvalutan, have svårt att konkurrera med länder med lägre valuta.

Man måste hos polackerna konstatera samm, förhållande som hos svenskarna. Kännedomen om det andra landet och dess industri och handel är otillfredsställande. Det är absolut nödvändigt, att Polen bättre lär känna den svenska marknaden och anpassar sig efter den härskande smakriktningen, handelskutymen o. s. v. inom de



Basen marszałka Piłsudskiego
Marskalk Pilsudskis Bassäng, en del av inre Hamnen, Gdynia

olika branscherna. För en förbättring av avsättningen fordras framför allt, att de polska köpmännen lära känna den svenska marknaden, dess förhållanden och bruk genom upprepade personliga besök, och att de energiskt fullfölja de förbindelser, som inletts. Sverige importerade exempelvis 1933 kläder, bomull- och yllevävnader och trikåvaror till ett värda av 62 miljoner kronor. Blott en helt obetydlig del var polska varor. Vissa specialiteter hade anpassats efter den sven-

ska smaken och voro därför konkurrenskraftiga, men större delen av varorna kundeei konkurrera med inhemska varor eller med andra exportländers priser.

Som en sammanfattning skulle man kunna säga, att de naturliga förutsättningarna för ett ömsesidigt, mera livaktigt varuutbyte förefinnas; att det vore önskvärt, att man bättre kunde anpassa sig efter förhållandena i respektive länder; och slutligen, att en närmare bekantskap med de respektive marknaderna, deras affärskutym, önskningar och behov är nödvändig. Personlig kontakt mellan svenska och polska köpmän är den bästa vägen till målet".

Hamnen i Gdynia.

Det återuppståndna Polens näringsliv fordrade öppnandet av direkta handelsförbindelser med utlandet. Den första etappen mot det avsedda målet var byggandet av hamnen i Gdynia. Denna hamn skulle bliva en vehikel för Polens näringsliv samt även bli utgångspunkten för den expansion, som måste vara ett livsbehov för ett folk på 33 miljoner.



Przeładunek węgla na nabrzeżu szwedzkiem
Lastning av kol vid ,,Svenska Kajen", Gdynia

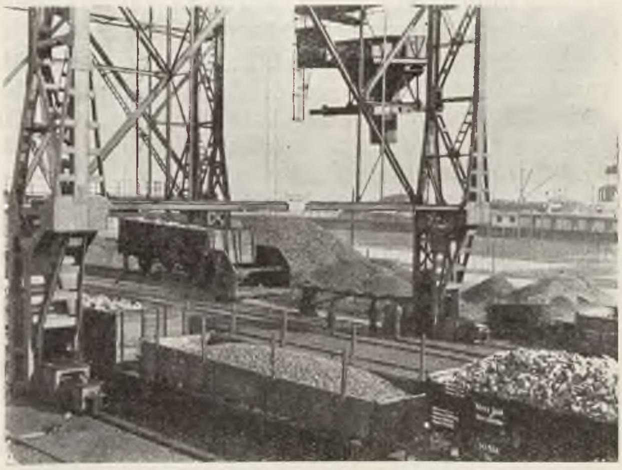
Hamnbygget i fiskläget Gdynia uppdrogs 1924 åt ett franskt-polskt konsortium. Arbetena på hamnbygget togo emellertid verklig fart först år 1926. Detta år har gått till Gdynias historia såsom en vändpunkt i dess utbyggande i ett verkligt amerikanskt tempo samt utnyttjande av färdiga kajer.

I nuvarande utvecklingsstadium upptager Gdynias hamn en yta av 950 hektar men kan vid behov utvidgas.

Gdynia har ett gynnsamt geografiskt läge med ett naturligt vindskydd för hamnen, halvön Hel. Infarten till hamnen ävensom ankringsmöjligheterna äro utmärkta tack vare en tillräckligt djup redd med sandbotten. Det finnes icke heller några navigationssvårigheter, vilka skulle kunna hindra större fartyg att gå in i hamnen. Varje fartyg, som kan komma in i Östersjön genom Kielkanalen eller Skagerack och Kattegatt, kan lätt och säkert gå in i Gdynias hamn. Fartyegn kunna även lätt manövreras i själva hamnen tack vare att bassängerna ha ett djup av 6—12 meter.

Hamnen i Gdynia är fullkomligt modern såväl till konstruktion som struktur. Lastningsanordningarna äro olika för varje slag av varor. Bland dessa märkas särskilt två elevatorer för kol med en lastningskapacitet av 600 ton i timmen samt en så kallad vagntipp, vilken kan lossa en 10-, 15-eller 20-tons vagn på 3 minuter. Den övriga lastningen av kol utföres med hjälp av fyra brokranar och åtta portalkranar.

För lastning eller lossning av järnmalm, fosfater och dylika varor tjänstgöra tre 7-tons brokranar på svenska kajen samt åtta 5-tons portalkranar på holländska kajen. Dessutom disponerar hamnen över ett antal portalkranar för lastning och lossning av styckegodsvaror. Bland dessa märkas särskilt två 1 1/2-tons kranar med hög portal och långa armar. Dessa användas



Port Gdynia — przeładunek węgla
Lastning av kol — Gdynia

till värdefulla varors magasinerande i kylhuset. För närvarande uppgå de mekaniska anläggningarna till ett antal av sextiosju stycken. Inom kort blir denna siffra ökad till sjuttioett.

Hamnens lageranordningar äro i första kajlinjen manipulationslager, i andra linjen lagerhus för längre tid. De låga avgifterna, särskilt i frihamnen, tillåta köpmännen att vänta på lämpligt

försäljningstillfälle. Ytan av lagerhusen är 192.000 m². Vart och ett av dessa lagerhus är konstruerat för samma slag av varor. Utom ovannämnda lageranordningar har hamnen två kylhus: fiskhallen med auktionshall samt kylhuset för lantmannaprodukter. Kylhuset i Gdynia är det största och modernaste i Europa. Det rymmer upp till 1.200 vagnslaster.



Port Gdynia — nowoczesne magazyny portowe
Moderna hamnmagasin — Gdynia

Till varje kaj går det järnvägsspår. Totallängden är inom hamnområdet cirka 17 km. Rangerbangården är tekniskt sett fullkomligt modern, vilket garanterar, att vagnarna bliva snabbt dirigerade till den plats i hamnen, dit de skola.

Liksom i de västeuropeiska hamnarna finns det i Gdynias hamn möjligheter till utveckling av de industrier, vilka bearbeta råvaror eller halvfabrikat importerade från andra länder.

De försök, som gjorts, ha uppvisat ett gott resultat. De äro representerade av följande industrier: Riskvarnen, som kan bearbeta upp till 150.000 ton om året, bearbetar ris importerat direkt från den brittiska kolonin Birma. Det skalade riset går till landets eget behov samt till utlandet, såsom England, de skandinaviska och baltiska staterna, ja till och med till Levanten. En biprodukt är rismjöl, vilket huvudsakligen exporteras. Ett annat företag är fett- och oljefabriken ,,Union'', vilken tillhör Unilever-Schichtkoncernen. Detta företag, vilket kan bearbeta upp till 100.000 ton årligen, behandlar råvaror, innehållande fettämnen, såsom kopra, jordnötter, bomullsfrö, palmfrö, sesamfrö och sojabönor till oljor för tekniskt bruk ävensom till hushållsbehov.

Bemärkas bör även J. Fetters företag, som förädlar torkad frukt och tillverkar speciella blandningar av sydfrukter samt äger lager för omogna bananer.

Fiskindustrien betjänar sig av både inhemsk och importerad fisk. Den är samlad omkring fiskhallen och består av rökerier, konservfabriker o. d.

Bland mindre företag märkas: en fabrik för farmaceutiska preparat, som tillverkas av importerade råvaror, samt en fabrik, som konserverar inhemska bär: blåbär, lingon och hallon.

För byggande av mindre fartyg, fiskekuttrar och för mindre reparationer finns Gdynia Varv, utrustat med reparationsverkstäder, flytdocka om 3.000 ton, samt en 50-tons flyftkran.

Utom varvet finns även ett yachtvarv, vilket bygger segelbåtar och fiskekuttrar, av experter betraktade som förstklassiga.

På de senaste åren av hamnens utbyggande har man även tillgodosett två av landets viktigaste produkter, nämligen trävirke och spannmål. Lastningen av trävaror är koncentrerad till den nordvästra delen av inre hamnen, där särskilda områden och en särskild kaj äro iordningsställda. Under den närmaste tiden blir en spannmålselevator, som rymmer 10.000 ton, färdig. Detta underlättar exporten av polsk spannmål genom Gdynias hamn samt befordrar betydligt exporten till utlandet.

Frihamnen, vilken öppnades år 1934, underlättade handeln och skapade även goda nya möjligheter för industrien.

Goda utvecklingsmöjligheter kommer även i framtiden industrien att ha på båda sidorna av industrikanalen. Denna industri skall bearbeta råvaror eller halvfabrikat importerade från utlandet. Industriföretagens direkta förbindelse med hamnbassängerna kommer att ha mycket stor betydelse för konkurrensen på främmande marknader samt även medföra, att de av importerade råvaror tillverkade varorna bli billigare i det egna landet.

Gdynias snabba utveckling bevisas tydligast av summan för dess export och import. År 1926 var summan 404.561 ton, år 1936 gick den upp till 7.474.444 ton, således i det närmaste 19 gånger större.



Batory
Gdynia—Amerika—Linjens nyaste motorfartig Batory i Gdynias Hamn

I samband med importen och exporten har även antalet anlöpande fartyg ökats. År 1926 anlände till Gdynia 312 fartyg om 209.928 n. rgt., i år redan 4.778 fartyg om 4.559.140 n. rgt.

Stor betydelse har även passageraretrafiken över Gdynia. År 1926 uppgick den till 7.801 personer, 1932—1934 18.000—20.000 samt år 1935

25.000 personer. Däruti inbegripes emigranttrafiken mellan Polen och Amerika samt turisttrafiken på sommaren.

Den nybyggda passagerarestationen på franska kajen underlättar passageraretrafiken över Gdynia till utlandet. Denna station är nu en central tillläggsplats för de styckegods-och passagerarefartyg, som gå mellan Gdynia och de baltiska, skandinaviska, brittiska och amerikanska hamnarna. Vattendjupet är vid franska kajen 12 m., så att även oceanångare kunna angöra den.

Gdynias hamn, som under sina första år endast var en omlastningshamn, har med sin nuvarande tekniska organisation blivit en hamn av världsbetydelse. Gdynia tillgodoser icke endast det egna landets behov utan även en del av andra länders, såsom Tjeckoslovakiens, Ungerns, Österrikes å ena sidan samt de skandinaviska och baltiska staternas å den andra.

I Gdynia har öppnats en mängd agenturer för främmande sjöfartslinjer samt fyrtionio reguljära sjöfartslinjer, vilka förbinda Gdynia med de flesta europeiska och de största utomeuropeiska hamnarna. Gdynia är på så sätt en världshamn av stor betydelse, som förmedlar varuutbyte med de mest avlägsna delar av världen.

Tack vare sitt läge vid Östersjön och sitt utvecklade järnvägsnät är Gdynia en transitohamn för det inre av östra Europa, ävensom Orienten, och kan även tjänstgöra som distributionsort vid Östersjön, om det gäller varuutbytet mellan de västeuropeiska länderna, Nord- och Sydamerika, Afrika o. s. v., och länderna i sydöstra Europa.

Särskilt kan Gdynia spela stor roll vid varuutbytet mellan länderna vid Östersjön och länderna vid Svarta och Egeiska haven. Genom de förmånliga järnvägsfrakterna skapas här en god och billig förbindelse mellan norr och söder.

Mgr. B. Koselnik.

Żegluga i porty Szwecji z uwzględnieniem stosunków z Polską

Szwecja posiada specjalne warunki jako naród morski. Kraj jest pod względem geograficzno-komunikacyjnym wyspą, ponieważ ruch przez granicę lądową do Norwegji i Finlandji jest nieznaczny, nie uwzględniając eksportu rudy przez Narvik, który przecież tylko przechodzi przez Norwegję i wychodzi drogą morską.

Kraj posiada bardzo długie wybrzeże, częściowo nad Morzem Bałtyckiem, częściowo nad Morzem Północnem. Położenie północne kraju czyni go zależnym od importu z południowych krajów. Brakuje węgla i ropy — najważniejszej podstawy przemysłu, co daje powód do wielkiego importu drogą morską, lecz ma olbrzymie zapasy drzewa i rudy, pożądane produkty dla krajów, które tego nie posiadają.

Wielka rozciągłość kraju z północy na południe tworzy bardzo odmienne warunki dla osadnictwa i życia gospodarczego w różnych częściach kraju, a jednocześnie też warunki sprzyjające rozwojowi żeglugi przybrzeżnej. Wielkie, od morza dostępne drogi lądowe, jeziora: Mälaren, Hjälmaren, przez Stockholm (Hamarbylledden) i kanał Södertälje, Vänern, Vättern przez kanały Trollhätte i Göta przyczyniają się do tego, że żegluga wewnętrzna i żegluga na kanałach ma olbrzymie znaczenie. Może należałoby dodać, że Szwed jest dobrym marynarzem, dobrym organizatorem i mechanikiem, co też przyczynia się do rozwoju własnych połączeń żeglugowych kraju i jego własnego budownictwa okrętów. Jeżeli tylko popatrzymy na rozwój w ostatnich stu latach, trzeba przyznać, że jest on wspaniały. Około roku 1835 posiadała Szwecja tonaż ca. 130.000 netto ton, w roku 1935 ca. 1.200.000 netto ton. Najciekawszy jest jednak rozwój od przełomu ostatniego wieku, kiedy flota handlowa miała tylko około 500.000 netto ton. Od tego czasu została stworzona wielka parowa i motorowa flota oceaniczna. Szwecja, jak wiadomo, przodowała w rozwoju oceanicznych statków motorowych. Cała sieć szwedzkich linij oceanicznych otacza kulę ziemską i nie mniej niż ca. 50% szwedzkiego tonażu jest czynne w żegludze oceanicznej.



Port Gdynia — wnętrze magazynu Wolnej Strefy
Interiör av magasin i frihamnen — Gdynia

Można odróżnić kilka odrębnych stadjów, jeżeli chodzi o połączenia Szwecji z krajami transoceanicznemi. Aż do ostatniego przełomu nie posiadała Szwecja żadnych własnych połączeń z temi krajami, natomiast import stamtąd i eksport do nich przechodził przez Londyn i Liverpool, Hamburg, Bremę, Amsterdam i Rotterdam. Dopiero w roku 1903 powstała pierwsza linja transoceanicz-

na, za nią powstała wielka ilość innych. Późniejsza tendencja rozwojowa przyczyniła się do poważnego rozgałęzienia tych linij w kierunku Morza Bałtyckiego, przez co powstała nowa era dla żeglugi na Bałtyku. Rozwój ten miał wielkie znaczenie dla stosunków żeglugowych pomiędzy Szwecją a Polską, bowiem połączenia dalekomorskie szwedzkie jak również linje oceaniczne innych krajów przez zawijanie do portów szwedzkich i polskich tworzyły nowe połączenia między Polską a Szwecją, rozwinęły się również specjalne linje tak szwedzkie jak i polskie dla komunikacji bezpośredniej między Szwecją a Polską. Te linje oceaniczne, które łączą Szwecję z Polską są: American Scantic Line, Re A/B. Transatlantic, Re A/B. Nordstjernan, A/B. Svenska-Amerika Mexico Linien. Pomiędzy linjami śródziemiomorskiemi o podobnem znaczeniu można wymienić: Re A/B. Svenska Lloyd i Svenska Orient Linien. Linje

Rozwój gospodarstwa Szwecji i zaludnienie przyczyniły się do powstania w Szwecji trzech ośrodków koncentracyjnych dla handlu, przemysłu i żeglugi z następującemi trzema wielkiemi portami: Göteborg na wybrzeżu zachodniem, Stockholm na wybrzeżu wschodniem oraz Malmö na południu. Znaczenie tych portów wymaga specjalnego omówienia, tak ze względu na gospodarczą ich rolę w Szwecji, jak w stosunkach z innemi państwami, a więc i z Polską.

Göteborg jest z powodu swego położenia, rozległości zaplecza i wielu linij morskich, największym portem Szwecji, w którym ruch statków wynosi na wejściu i na wyjściu ca. 12 miljonów ton netto. Również w Göteborgu koncentruje się 23% importu i 30% eksportu całego kraju według wartości i 4—5 miljonów ton według wagi. Charakterystyczną cechą portu jest, że Göteborg jest portem wyjścia przeważającej



Ratusz w Sztockholmie, brzeg jeziora Mälaren
Stockholm: Stadshuset, invigt 1923, uppfört av Professor Ragnar Östberg

Bałtyckie łączące państwa są Żegluga Polska, Bergenske-Stavangerske Oestersö Linie. Svenska Amerika Linien Oestersjötrafic, Re A/B. Egon.

W rzeczywistości jest jednak dość dziwne, że we względnie tak krótkim czasie rozwinęło się tak dużo połączeń linjowych, kiedy powodem rozwoju komunikacji zasadniczo jest tylko szybko rosnący polski eksport węgla, t. zn. typowa żegluga trampowa, wiadomo jednak, że eksport węgla pociąga za sobą pocieszający rozwój handlu innemi towarami.

Szwedzkiemi portami, mającemi największe naczenie w połączeniach z Polską, są: Göteborgz, Stockholm, Malmö, Norrköping, Kalmar, Helsingborg, Halmstad, Gefle, Sundsvall, a poza tem Uddevalla, Varberg, Trelleborg, Ystad, Ahus, Sölvesborg, Karlshamn, Karlskrona, jak również i porty przy wewnętrznych drogach wodnych jak Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken nad Vänern, oraz Köping i Västeras nad Mälaren.

ilości szwedzkich linij oceanicznych. Wielka część szwedzkiego importu węgla kamiennego idzie przez Göteborg, jako ośrodek wielkiego zaplecza, poważnie uprzemysłowionego. Wwóz przędzy i półfabrykatów tekstylnych jest również znaczny, bo w zapleczu Göteborga leży największe skupienie szwedzkiego przemysłu tekstylnego. Jest Göteborg również wielkim portem dla wwozu towarów kolonjalnych oraz największym portem rybackim. Największe znaczenie Göteborga polega na rozwoju jego eksportu. Pomimo, że nie jest on położony w największym obszarze leśnym Norrland'u, przechodzi przez niego największa ilość eksportowanych towarów drzewnych i to z dzielnic Wermland i Dalsland, jak również z obszarów Norrland'u. Dalej jest Göteborg największym portem wywozowym dla celulozy, papieru i papy oraz dla żelaza, stali, zapałek i t. p.

Port położony wzdłuż ujścia rzeki Göta na przestrzeni ca. 12 km; największe zagłębienie jego

wynosi 10 m przy nabrzeżu; długość zaś tych nabrzeży — 9.600 m. Największe zagłębienie przy nabrzeżu znajdujemy przy Stigbergkajen, gdzie dobijają statki oceaniczne. W wolnej strefie jest zagłębienie 9 m, w porcie węglowym Sannegardshamn od 7 do 8 m.

Port zaopatrzony jest w 126 kranów; magazyny i składy pokrywają powierzchnię 770.000 stóp ^{2}.

Göteborg posiada bardzo dobre połączenia z zapleczem. Przez rzękę Göta i kanał Trollhätte jest miasto połączone drogą wodną z wielkim obszarem swego zaplecza, gdzie inne kanały z jeziora Vänern idą głęboko w kraj. Oprócz tego wychodzi z Göteborga 6 linij kolejowych i znaczna ilość linij autobusowych. Miasto liczy 255.000 mieszkańców.

Stockholm, stolica kraju, posiada nadzwyczajne położenie, które dominjuje nad środkowym i górnym Bałtykiem. Miasto posiada bogate i wielkie zaplecze w dolinie Mälar, w kierunku zagłębia Bergslagen i w kierunku Norland'u. Ruch statków wynosi ca. 10 miljonów ton netto, a obrót towarowy ponad 4 miljony ton. Przez Stockholm szło w roku 1934 31% wwozu całego kraju i 11% wywozu.

Stockholm jest wielkim portem wwozowym, największym kraju. Jego stanowisko przytem zostało w wielkim stopniu wzmocnione przez duży rozwój linij transoceanicznych. Najważniejszemi towarami importowanemi są węgiel kamienny i koks, oleje mineralne, zboże i jego produkty, oraz materjały budowlane, towary kolonjalne i chemikalja.

Stockholm jest również największym ośrodkiem zaopatrywania kraju w różne towary importowane specjalnie z zamorskich krajów, między innemi kawę, owoce i samochody.

Stockholm jest także największym portem żeglugi śródlądowej. Wewnętrzny przychodzący obrót towarowy dochodzi do ca. 1½ miljona ton, co wskazuje na centralne położenie i znaczenie portu. Port jest również wielkim punktem rozdzielczym towarów wwozowych i produktów krajowych. Wywóz Stockholmu nie jest co do ilości tak wielki, lecz składa się przeważnie z wysokowartościowych produktów, w pierwszym rzędzie maszyn. Niemniej idzie przez port znaczny eksport towarów drzewnych i wyrobów drzewnych: celuloza, nawozy, żelazo i stal, ruda żelazna i t. d. Na wielkość i różnorodność obrotu towarowego wpłynął fakt, że Stockholm jest wielkiem miastem o 526.000 mieszkańcach, nie licząc przedmieść oraz, że jego zaplecze jest częściowo krajem rolniczym (dolina Mälar), po części obszarem przemysłowym — zagłębia Bergslagen i wybrzeża Norrland'u.

Port Stockholm zasadniczo składa się z szeregu jakby osobnych portów, co jest zrozumiałe ze względu na położenie miasta przy jednem z wejść do jeziora Mälar, na jego północnym i południowym brzegu oraz na wyspach. Całkowita długość nabrzeży jest przez to bardzo wielka, ponad 17.330 m, z tego 6.850 m po stronie jeziora Mälar, 10.480 m od morza.

Największe zagłębienie przy nabrzeżu jest 10 m (Stadsgardshamnen). W wolnej strefie zagłębienie dochodzi do 9.8 m, w porcie dla przeładunku ropy do 9 m, w portach węglowych, porcie Värtan 8.3 m i w porcie gazowni 8.5 m. Wielkie składy węgla znajdują się również w porcie Hammarby, wzdłuż kanału Hammarby. Droga przez śluzy do jeziora Mälar ma zagłębienie 6.5 m.

Port jest zaopatrzony w 144 krany, 30 składów i magazynów portowych, o powierzchni prawie 100.000 m^2.

Stockholm ma doskonałe połączenia ze swojem zapleczem. Droga wodna przez kanał Hammarby i śluza Karola Jana prowadzą przez jezioro Mälar, dalej do jeziora Hjälmar oraz przez kanał do wnętrza kraju. Około 10 linij kolejowych wychodzi ze Stockholmu, jak również wielka ilość linij autobusowych.

Port Malmö zyskał znaczenie przeważnie dzięki korzystnemu położeniu przy wejściu do Bałtyku, Sund, oraz dzięki bliskości do Danji i Niemiec. Jednak nie osiągnąłby port swego wielkiego rozwoju bez oparcia się o swe bogate zaplecze, największy obszar rolny Szwecji, oraz siedzibę znacznej części ważnych przemysłów.

Ruch okrętowy w porcie dochodzi do ca. 8 miljonów ton netto, w tem wliczony ruch promów i inny regularny ruch do Kopenhagi.

Obrót towarowy wynosi w porcie około 1½ miljona ton.

Malmö jest dużym portem importowym, zależnym nie tyle od własnych potrzeb miasta, liczącego ca 131.000 mieszkańców, ile od jego gęsto zaludnionego i silnie uprzemysłowionego zaplecza, które również, jak wspomniano, jest ważnym obszarem rolnym. Najważniejsze towary importowe są węgiel kamienny i koks, oleje mineralne, zboża, nawozy, pasza bydlęca, żelazo i stal. Najważniejszemi towarami wywozowemi są zboża i produkty zboża. Około ¼ krajowej produkcji mąki i kaszy pochodzi z Malmö i jego zaplecza. Zaplecze to daje również znaczne ilości bydła, mięsa, masła, cukru. W prowincji Skane jest skoncentrowana szwedzka uprawa buraków cukrowych. Ponieważ kraj ten leży na podłożu wapiennem, powstał tu duży przemysł cementowy.

Cały port Malmö jest wbudowany w morze. Długość wybrzeża wynosi ca 6.200 m, a zagłębienie maximum 9,25 m przy nabrzeżu w avantporcie i wolnej strefie. Port jest zaopatrzony w około 40 kranów i posiada magazyny i składy o łącznej powierzchni ca 50.000 m^2. Około 10 linij kolejowych wychodzi z Malmö. Port połączony jest również promem kolejowym z Kopenhagą i przez Trelleborg z Sassnitz do Niemiec. W zapleczu Malmö znajduje się najgęstsza sieć kolejowa Szwecji.

Prócz wyżej wymienionych portów Szwecji, które są w żywym kontakcie z Polską należy wymienić Norrköping, Helsingborg i Gefle, jako większe miasta Szwecji. Wszystkie są znacznemi miejscowościami przemysłowemi i ośrodkami większych obszarów przemysłowych. Charakterystyka tych portów oraz ich urządzeń, zajęłaby zbyt dużo miejsca. Ogólnie można o nich powiedzieć, że są urządzone według wymogów nowoczesnej techniki, dobrze przysposobione do obsługi znacznego ruchu.

Tak Polska jak i Szwecja posiadają wielką możliwość do rozszerzonej wymiany towarów. Niektóre ze środków, które prowadzą do niej, już istnieją, mianowicie dobre połączenia morskie między państwami i dobre porty w obydwóch krajach. Jednak pozostaje jeszcze dużo do zrobienia, i to w kierunku rozpowszechnienia wiadomości o stosunkach w obu tych krajach w celu zachęcenia do zwiększonej wymiany towarów.

Dr. Helmer Eneborg
Sekretarz Związku Portów Szwedzkich

Sjöfartsförbindelserna mellan de svenska hamnarna och Gdynia.

Betrakta vi utvecklingen av de reguljära förbindelserna mellan Gdynia och de svenska hamnarna, kunna vi ej undgå att frapperas av den starka stegring, som framträder i handelsutbytet mellan Sverige och Polen. Fastän denna utveckling icke visar några plötsliga språng, så kunna vi i varje fall genom dess stadiga växt komma till insikt om att det växande utbytet av varor och passagerare mellan de båda länderna har sin orsak i likartade ekonomiska förhållanden och ej endast i en tillfällig konjuktur. Gå vi igenom listan på de existerande reguljära linjerna, märka vi i första rummet följande:

Svenska Amerika-Linjen upprätthåller sedan flera år förbindelsen mellan Gdynia (— Zoppot) — Danzig och Karlskrona-Kalmar. I början av juni 1934 satte ovannämnda företag in på linjen de nybyggda fartygen s/s „Marieholm" (1200 br. t.) samt s/s „Kastelholm" (ca. 1000 br. r. t.). Samtidigt blev linjen utvidgad till Stockholm samt till Memel, och år 1935 till Visby. Båtlägenhet finnes var tionde eller var fjortonde dag.

Från december år 1934 samarbetar Svenska Amerika-Linjen på denna linje med det polska rederiet S/A Żegluga Polska, vilket med sin ångare „Tczew" eller ersättare uppehåller förbindelsen med Stockholm och Norrköping. På så sätt uppehåller denna linje i samtrafik styckegodsförbindelsen mellan Polen och Sverige.

Ovannämnda linje skola vi i det följande närmare betrakta på grund av att den ger en lärorik bild av det svensk-polska varuutbytets utveckling. Detta varuutbyte var år 1935 för det fartyg, som är insatt av S/A Żegluga Polska, följande:

Månad	Export i t.	Import i t.	Summa
1935			
januari	666	567	1,233
februari . . .	645	344	989
mars	672	750	1,722
april	686	424	1,110
maj	712	307	1,019
juni	935	449	1,384
juli	1,435	563	1,998
augusti	676	380	1,056
september . .	1,281	463	1,744
oktober	667	458	1,125
november . . .	1,521	1,135	2,656
december . . .	1,138	318	1,456
Summa:	11,334	6,158	17,492

Om vi analysera ovanstående siffror med hänsyn till varuslaget, så konstatera vi, att importen till Polen först och främst består av maskiner, stål, stålvaror samt framjör allt papper och pappersavfall. Utom dessa varor märkas även metallvaror, järn, ståltråd samt djurfett. Mera sorterad är å andra sidan den polska exporten till Sverige. Huvudsakligen exporteras zink, vidare rör, trä, ärter, tjära, spannmål, benmjöl o. dyl.

Av ovanstående se vi att det polsk-svenska varuutbytet är ett uttryck för ländernas naturliga behov. Vi understryka detta särskilt därför att numera enligt den reglering av utrikeshandeln, som är en följd av de i handelspolitiken ledande kompensationssträvandena, endast de varor utbytas, vilka äro nödvändiga för den nationella hushållningen.

Vi ha även andra sjöfartsförbindelser, som t. ex. linjen Gdynia/Danzig—Aarhus—Malmö—Halmstad—Göteborg, upprätthållen av bolaget Baltic Line i Göteborg. Turerna företagas ungefär varannan vecka med ångf. „Iwan" (289 br. r. t.) och vid behov av ångf. „Anna-Greta" (280 br. r. t.) Dessa fartyg frakta en stor del styckegods bestämt för ovannämnda hamnar eller till hamnar, vilka ej ha direkta förbindelser med Gdynia. I det senare fallet är Göteborg omlastningshamnen.

Linjen Gdynia/Danzig— Hälsingborg—Malmö —Göteborg, som upprätthålles av Red. A.-B. Egon i Limhamn ombesörjer på denna linje varannan vecka passagerare- och godstrafik med ångf. „Egon" (535 br. r. t.). Denna linje har även direkta förbindelser till syd- och östsvenska hamnar (Sölvesborg, Karlskrona, Karlshamn och Kalmar) med omlastning i Malmö.

Det senaste beviset på handelsförbindelsernas lyckliga utveckling är, att från och med början av januari i år S/A Żegluga Polska öppnat en linje mellan Gdynia/Danzig och Göteborg. I händelse av tillräckliga laster angöras även andra hamnar i västra Sverige, såsom Halmstad, Hälsingborg och Landskrona. Den första resan började den 18 januari och har sedan ägt rum med 14 dagars mellanrum. Den nya linjen skall icke endast tjäna det direkta varuutbytet mellan Polen och de västsvenska hamnarna utan även som transitolinje i förbindelserna med Göteborg, som är en viktig knutpunkt för den svenska reguljära trafiken. På så sätt har ännu en förbindelse uppstått mellan de svenska hamnarna och Polen, vilken kompletterar förutnämnda linje, upprätt-

hållen av A. B. Baltic Line, i samförstånd med vilket den f. ö. exploateras.

Som vi se av ovanstående skiss av reguljära förbindelser mellan Polen och Sverige, har redan ett helt nät uppstått, vilket är av stor vikt vid organiserandet av utrikeshandeln mellan de båda länderna. Det skulle säkert vara av intresse att analysera den betydelse, som ovan uppräknade linjers utveckling haft på det polsk-svenska handelsutbytet eller med andra ord hur långt lösensordet „handeln följer flaggan" realiserats. I alla fall kunna redarna i båda länderna säga om sig själva, att de uppfyllt och uppfylla sina plikter ur den nationella statshushållningens synpunkt.

Dr. T. Bierowski.

Gdynias svenska Sjömanskyrka.

Det finnes i dag ingen utlandshamn, som besökes av så många svenska fartyg som Gdynia. År 1934 anlöptes Gdynia av 1312 svenska fartyg, år 1935 av 1329. Därav följer, att behovet av en samlingsplats i staden för de många svenska sjömännen är mycket kännbart. Redan 1930 kom den första samlingslokalen till stånd i ett litet skjul i hamnområdet. År 1932 anskaffades ett bättre provisorium uppe vid stadens huvudgata. Men lokalfrågan blev alltmera brännande för varje år. 1934 och 1935 besöktes de provisoriska lokalerna av över 21.000 sjömän, vilket är rekordsiffror för den svenska sjömansvården i utlandet.

När därför Svenska Kyrkans Sjömansvårdsstyrelse vädjade till svenska folkets offervilja för lösandet av sjömansvårdens lokalfråga i Gdynia, möttes denna insamling av stor förståelse hos allmänheten. Av K. M.: t beviljades en kollekt i alla rikets kyrkor. Bidrag strömmade in från rederier, exportfirmor, kyrkliga föreningar och andra intresserade kretsar. Särskilt kan nämnas det verksamma bistånd, som lämnats insamlingen av Svensk-Polska Handelskammaren i Stockholm ävensom Svenska Orientlinjen i Göteborg.

Insamligen har till dags dato lämnat en behållning av c:a 145.000:— kronor, inberäknat ännu ej inkomna kollekter. Då bygget drager en kostnad av c:a 165.000 kronor, måste detta resultat betraktas som mycket gott. Det är emellertid av stor vikt, att insamlingen fortsätter, så att medel ej saknas för verksamhetens uppehållande.

Att byggnadsarbetena kunde sättas i gång redan under 1935, så att byggnaden i dag står färdig, är ej minst de polska myndigheternas förtjänst. Med stor generositet ställde polska handelsdepartementet hösten 1934 en välbelägen tomt till sjömansvårdens förfogande.

Den 27 juli 1935 lades grundstenen och i juni i år kunde inflyttning äga rum i de nya lokalerna.

„Sjömanskyrka" kan för mången synas vara ett oegentligt namn på denna byggnad, som både till sitt yttre och inre skiljer sig från vanliga kyrkor. Men för den, som känner en sjömansprästs arbete, rä det ej något märkvärdigt, att byggnaden förutom kyrksalen även inrymmer föredragssal, kafé, bibliotek, läsrum och skrivrum.

Byggnaden som sådan är även en god exponent för svenskt-polskt samarbete. I den lokala byggnadskommittén har en polack, svenske generalkonsuln N. Korzon, varit den drivande kraften. Ritningarna till byggnaden ha utförts av arkitekten Stanisław Płoski i Warszawa, vilken åstadkommit ett vackert prov på modern polsk arkitektur. Entreprenör för byggnadsarbetena har varit firman Obrycki och Narzyński i Gdynia, vilken även fullgjort ett gott arbete.

Polens unga konst har också fått ge bidrag till kyrkans utsmyckning. Det är de två unga lovande konstnärerna från Lwów Witold Mars och Stanislaw Teisseyre, som efter en utställning i Malmö i mars i år blevo intresserade för det svenska kyrkobygget i Gdynia. Nu prydes kyrksalen av tre vackra frescomålningar av deras hand.



Widok domu marynarza szwedzkiego
Sveska Sjömanskyrkan i Gdynin

Även för byggnadsarbetenas finansierande har intresse försports från polsk sida. Flera Gdyniafirmor ha visat sin frikostighet, och i Warszawa har på initiativ av svenska kolonins medlemmar en insamling igångsatts för anskaffande av en kyrkorgel, vilken levererats av firman J. P. Nyström i Karlstad. Den av en Danzigsvensk skänkta kyrkklockan har levererats av M. & O. Ohlssons klockgjuteri i Ystad. Tack vare tullmyndigheternas tillmötesgående ha alla gåvoföremål från Sverige kunnat tullfritt införas.

Den 9 juni i år ägde sjömanskyrkans högtidliga invigning rum. Denna förrättades av ärkebiskop Eidem och bevistades av ett flertal representanter för Sveriges och Polens kyrkliga och kommersiella kretsar. Därmed har Sveriges sjöfolk fått ett hem i främmande land, och därmed ha också banden knutits fastare mellan Sverige och Polen.

D. Cederberg.

Rozwój lotnictwa w Szwecji.

Rok 1936 jest rokiem przełomowym dla lotniczej komunikacji w Szwecji. W roku tym bowiem zostało otwarte lotnisko w pobliżu miejscowości Bromma pod Sztockholmem, dzięki czemu Sztockholm otrzymuje połączenie powietrzne w ciągu 8½ godzin z Londynem i w ciągu 4½ godzin z Berlinem, stając się dzięki temu jednym z ważnych centrów komunikacji lotniczej północnej Europy. To doniosłe wydarzenie zostało w sposób uroczysty podkreślone przez otwarcie międzynarodowej wystawy lotniczej, która po szwedzku nosiła nazwę „Internationells Luftfartsutställningen i Stockholm, Ilis 1936". Wystawa ta odbyła się w okresie od 15 maja do 1 czerwca w obrębie wodnego portu lotniczego w Lindarängen, odległego o 10 minut od centrum stolicy Szwecji. W tym samym miejscu odbyła się z wielkiem powodzeniem podobna wystawa przed 5 laty. Dla zabezpieczenia obecnej wystawie największego powodzenia i nadania jej cech najbardziej reprezentacyjnych, tak władze państwowe Szwecji, jak i miasto Sztockholm poniosły znaczne koszty na budowę hal wystawowych oraz odpowiednio przystosowanych terenów.

Na nowem lotnisku w okolicy Bromma w czasie trwania wystawy — w dniach 24—26 maja odbyły się północne zawody lotnicze, a w dniu 1 czerwca nastąpiło otwarcie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Sztockholmem a Londynem, Paryżem, Berlinem, Helsingforsem, Leningradem i in. Linje te obsługiwane są przez towarzystwa lotnicze szwedzkie, holenderskie, niemieckie, duńskie, francuskie, belgijskie i fińskie.

Jednak co najbardziej w roku 1936 przyczyni się do rozwoju lotnictwa w Szwecji, to wspomniane już otwarcie lotniska sztockholmskiego w pobliżu Bromma oraz otwarcie nowoczesnej trasy lotniczej Sztockholm—Malmö, która zaopatrzona zostanie na całej przestrzeni w sygnały świetlne oraz w lotniska pomocnicze co 50 kilometrów. Kilka szwedzkich i zagranicznych tras lotniczych będą natychmiast przedłużone do Sztockholmu. Istniejąca już od roku 1928 trasa Sztockholm—Malmö—Kontynent dla nocnej obsługi pocztowej, czynna dotąd jedynie w miesiącach letnich, została przekształcona na trasę całoroczną, zaś trasa Sztockholm—Oslo—Helsingfors—Tallin jest obsługiwana przez aeroplany, a nie jak dotąd przez hydroplany, co również umożliwi komunikację całoroczną, usuwając trudności, obecnie istniejące w miesiącach zimowych z powodu przeszkód lodowych. Jasnem jest, że wszystkie te zmiany przyczynią się znakomicie do spopularyzowania w Szwecji komunikacji lotniczej.

Rok 1936, jak widać z powyższych wywodów będzie miał wielkie znaczenie dla rozwoju lotnictwa w Szwecji; będzie rok ten również sprzyjał rozwojowi zainteresowań handlowych w tej dziedzinie w państwach północnych. Tem się tłomaczy, że napływ zgłoszeń udziału w wystawie ze strony zagranicy był znaczny, co spowodowało konieczność rozszerzenia pierwotnie planowanych terenów wystawowych. Francja i Niemcy były poważnie na wystawie reprezentowane, Polska również przedstawiła stan swego lotnictwa w odpowiednich rozmiarach, co wzbudziło wielkie zainteresowanie tak wśród kół fachowych szwedskich, jak i u wystawców innych narodowości. Udział Polski w wystawie został znakomicie podkreślony przylotem kilku aeroplanów wojskowych pod dowództwem generała Rayskiego.

W Szwecji w dobie obecnej wzrasta zainteresowanie do wszystkiego, co związane jest z lotnictwem i można bez przesady przypuszczać, że w bliskiej przyszłości państwa skandynawskie staną się jednym z poważniejszych rynków dla tych branż przemysłu, które obsługują lotnictwo.

Kap. Karl Florman
Dyrektor Szwedzkiej linji „Aerotransport".

Betydelsen av luft förbindelse mellan Sverige och Polen.

Förhandlingar wa ägt rum mellan intresserade kretsar i Polen och Sverige om att öppna en flyglinje, vilken skulle förbinda Sverige med Polen. Linjen Gdynia — Malmö skulle vara en utökning av de redan existerande polska och svenska linjerna och därmed vore en ny luftfartsled öppnad från norr till söder. Den skulle förbinda Skandinavien (Malmö har nu flygförbindelse med Stockholm, Oslo och Köpenhamn) med Balkan och Orienten över Warszawa, Bukarest, Sofia, Saloniki och Atén. Med en efter förhållandena avpassad tidtabell skulle också en bättre förbindelse erhållas mellan Sverige och Prag, och på grund av att Atén är ett centrum för flygtrafiken på Medelhavet, skulle då även kunna erhållas förbindelse med flyglinjerna till Indien, Australien och Östasien. Den skulle närma Sverige och Norge till Donaustaterna genom den kortaste och därigenom mest ekonomiska transitovägen från Östersjön till Medelhavet.

Man får därvid icke glömma, att flygförbindelserna spela allt större roll vid varutransporter. På grund av de relativt höga transportkostnaderna sändas endast dyrbara och ömtåliga varor med detta nya transportmedel, men i det moderna affärslivet med dess stora konkurrens om marknaderna spelar det också stor roll att snabbt kunna skicka varuprover.

Det ovan sagda gäller också befordran av post. Nu behöver ett brev från östra Polen till Sverige

(och vice versa) normalt fyra till fem dagar. Brev från Polens större städer till Sverige framkomma på den tredje dagen. Flyglinjen Gdynia — Malmö skulle minska tiden till högst två dagar. Samma förhållande skulle det även vara med posten från Sverige till Balkanländerna och Orienten. Brev från Stockholm till Warszawa skulle kunna gå på 6 timmar. Varje affärsman, som förstår innebörden av uttrycket ,,time is money", inser vilken betydelse det har att snabbt komma i förbindelse med kunderna. Men icke endast tidsbesparingen spelar stor roll. Lika viktigt för korrespondensen är diskretionen. Direkt postförbindelse från de skandinaviska staterna till Polen och i transito vidare söderut är en god garanti just för denna diskretion, vilket är mycket viktigt emedan den hindrar censurering av posten på vägen.

Av ovanstående framgår, att direkt flygförbindelse från Polen till Sverige har en mycket stor betydelse för båda länderna. På grund av den roll, den skulle spela som transitoväg, skulle den dessutom ha stor betydelse för förbindelserna mellan Skandinavien och södra och östra Europa.

1 september 1935 gjorde svenska luftfartsbolaget ,,Aerotransport" en provflygning till Warszawa, och de polska flyglinjerna ,,Lot" gjorde två provturer till Malmö och Köpenhamn. Dessa flygningar utvisade, att sträckan Gdynia-Malmö kan tillryggaläggas på $1^1/_2$ timme. Eftersom det ännu icke finnes någon färjförbindelse Polen-Sverige, kan man förstå, hur bekvämt aet skulle vara för passagerare, vilka nu måste dnlita fartyg eller två gånger byta tåg och dessutom anlita färja.

Om denna linje skulle öppnas, uppstode en ny transitoväg, vilkens betydelse var och en förstår, som kastar en blick på kartan. I dessa tider, då Europa arbetar sig ut ur den långa ekonimiska krisen, äro affärsmännens initiativ och



Samolot 14-osobowy ,,Douglas" kursujący na linji Gdynia— Warszawa — Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki
Passagerare plan för 14 personer, typ ,,Douglas" , linjen Gdynia — Warszawa — Lwów — Bukarest — Sofia — Saloniki

förmåga att snabbt kunna utnyttja situationer av stor betydelse. Snabba och effektiva förbindelser spela härvid en avgörande roll.

För Gdynia skulle denna linje vara den första direkta flygförbindelsen med utlandet och dessutom vara ett nytt tecken på den nya östersjöhamnens expansionskraft. W. R.

Polen som turistland.

Polen sam turistland är, vad de skandinaviska länderna beträffas, ännu sålänge tyvärr tämligen outnyttjad. Polen bjuder dock på allt, vad en turist önskar, från den ursprungligaste vildmarksnatur till de mest välordnade, enligt västerländsk kultur, motsvarande förhållanden. — Från Białowieżas urskogar, Pinsk — traktens träskmarker, Karpaternas vilda berglandskap till de på kulturminnen rika trakterna i Warszawa, Kraków, Wilno, Poznań, Lwów o. s. v. med sina utomordentlig intressanta konstskatter och historiska minnesbyggnader.

Över Polens geografiska läge och andra allmänna uppgifter, finner jag i detta sammanhang onödigt att närmare ingå på, då dessa dock äro tämligen välkända. Jag vill dock påminna om, att Polen med sitt c-a 400,000 kvadratkilometer stora område, alltså något mindre än Sverige, räknar med för närvarande ett invånarantal på omkring 34 miljoner. Polen med sitt centrala läge i Europa är en träffpunkt för denna världsdels såväl västöstliga som nordsydliga trafikstråkar. Så utstrålar från Polen till alla delar av Europa direkta bekväma järnvägsförbindelser med direkta vagnar till Berlin, Paris, Ostende, Wien, Prag, Rom, Budapest, Bukarest o. s. v. Dessutom direkta flyglinjer till Berlin, Paris, Wien, Riga, Tallinn, Bukarest, Saloniki o. s. v. Från Polens hamnstad Gdynia utgår direkta och ständiga maritima linjer till Östersjö, Nordsjö och även transatlantiska länder med polska och utländska fartyg.

Man säger sedan gammalt, att ,,vatten förenar", och kan man därför med fog säga, att Polen härgenom är ett grannland till i synnerhet de skandinaviska länderna, varför ett turistutbyte mellan dessa länder och Polen samt naturligtvis vice-versa är synnerligen önskvärt och nyttigt, då en ömsesidigt närmare bekanntskap i större utsträckning än hittils helt säkert kommer att visa sig vara av stort intresse för båda parterna. Glädjande nog har på de senaste åren förbindelserna mellan Polen och de skandinaviska länderna visat en alltjämt stigande tendens, vilket till stor del kan skrivas den utökade turisttrafiken dessa länder mellan till godo.

Vad nu särskilt en turist från Sverige beträffar, så kan man väl knappast tänka sig en angenämare början på en turistfärd, än att installera sig på ett förstklassigt bekvämt skepp, som direkt för den moderne vikingen till främmande land och uppnås efter cirka 24 timmars uppfriskande sjöresa polskt farvatten och angöres den stora polska hamnstaden Gdynia.

GDYNIA är ur många hänseenden en synnerligen intressant plats, som med amerikansk fart vuxit upp på det nya Polens Östersjöstrand, från ett obetydligt fiskeläge, som ännu 1921 räknade c-a 3,000 själar, men idag visar en ultramodern hamnstads utseende med sina storartade hamnanläggningar, breda gator, moderna byggnader, kort sagt, en märklig skapelse i det nya Polens historia. Staden räknar för närvarande omkring 80,000 invånare och är en av de största och mest betydande hamnarna vid Östersjön. — En turist ständiga ström av polska kol, som skeppas ut från denna hamn till olika kolbehövande länder i första hand till den skandinaviska marknaden. Över 5 miljoner ton polska kol går årligen ut i världen över Gdynia. — Tillfällen till rundresor inom hamnområdet finnas ständigt med särskilda motorbåtar för de som hava speciellt intresse härför.

En rad av komfortabla hotell och pensjonat finnas naturligtvis i Gdynia liksom mycket goda restauranter och caféer, varest en turist efter förmåga och smak kan inrätta sig.

Från Gdynia till huvudstaden Warszawa har man dygnet om flera direkta järnvägsförbindelser, och når man Warszawa på sju timmar.

WARSZAWA är Polens största stad med c-a 1,250,000 invånar, belägen vid Polens största flod Weichsel (på polska Wisła). Staden anlades i XIII århundradet och blev efter Kraków Polens huvud-



Pałac króla Jana Sobieskiego w Wilanowie
Johan Sobieskis palats, Wilanów

finner självklart här inga gamla minnesmärken eller byggnader, men imponerar staden såsom sådan på grund av det egenartade sätt, varpå denna stad uppstått och undergår densamma fortfarande växlingar i sitt utseende, ja, nästan från den ena dagen till den andra och får man icke förvåna sig, att efter kort tid på en tidigare obebyggd plats finna att nya stora byggnader rest sig. Gdynia är icke blott en s. a. s. vallfartsort, som varje polack är stolt över, utan även på grund av sin härliga läge vid Östersjön en synnerligen livligt frekventerat sommarbadort, som årligen besökes av hundratusentals turister, som i de närbelägna badorterna samt på halvön Hel finna härliga strandbad i Östersjöns salta bölja.

Huvudsaken i Gdynia är dock själva hamnen, som med sin fulländade tekniska utrustning är en sevärdhet av första rang, och ser man dessutom här snart sagd alla världens flaggor representerade, i majoritet dock de skandinaviska. Här får man icke glömma omnämna den stad år 1596 under polska konungens Sigismund III Vasa regering. — Warszawa har en modern storstadskaraktör, med livlig trafik, stora affärer, fina teatrar, moderna hotell, utsökta restauranter och gemytliga caféer och glada nattlokaler. Samtidigt är Warszawa en stad av stort historiskt intresse med gamla kulturbyggnader, museer, konstgalerier och minnesmärken.

Ur historisk synpunkt intresserar särskilt den så kallade „Gamla Staden", koncentrerad kring stora torget med sina pittoreska och välbibehållna gamla XVII hundratals byggnader, bland vilka även den i utlandet välkända Fukiers vinhandel från år 1610 är en speciell sevärdhet med sina i ursprungligt skick befintliga vinkällare. Bland gamla representativa byggnader intar det Kungliga Slottet, vackert beläget vid Weichsel strandet, första rummet. Här residerar Polens President. Slottet är ursprungligen byggd under XIV och XV århundrarna, den nuvarande inredningen av stora ståtliga representationsalar härstammar från den siste polske konungens Sta-

nislaus August tid (slutet av XVII hundratalet) och innehåller många konstskatter av berömda polska och italienska mästare. Av Warszawas många vackra och konstrika kyrkor fäster man sig särskilt vid den i gotisk stil byggda katedralen från XIV århundradet, och Mariakyrkan från XV århundradet, vidare vid barockkyrkorna, såsom i stadens centrum belägna: Bernardiner, Karmeliter o. s. v. Av mycket stort intresse äro aven de idylliskt, omgivna av stora parkanläggningar, belägna palats, såsom Łazienki, sista polska konungens sommarsätte och Belveder, marskalk Piłsudskis omtyckte residens. Av flera ståtliga monument får man särskilt framhålla konung Sigismund den

fyllda stad, som lämnar den mest kräsne turist ovärderbara skatter från Polens gamla kultur och stolta anor. Allt vad som den polska själen skapat under tidernas lopp har födds i denna värdnadsbjudande stad och här bevarats. Kraków är därför polackernas stora helgedom.

Staden som även ligger vid Weichsel med natursköna omgivningar räknar nu omkring 250,000 invånare.

En stämnigsfull medelstidsaktig prägel vilar över staden och gripper djupt en besökare. Den som en gång sett Kraków och lärt känna dess själ, kommer alltid att bevara den i sitt minne. Här stöter man, snart sagd, vid varje steg på gamla



Łazienki
Lustslottet Łazienki, Warszawa

III's kolonn vid Kungliga Slottet, den Okände Soldatens grav vid Marskalk Piłsudski's plats, vidare två av Thorvaldsens berömda statyer, furst Joseph Poniatowski och Kopernikus och ett stämningsfullt Chopin-monument i en grandiosa blomsterrika parken Łazienki.

Warszawa har även på de senare åren riktats med en rad av monumentala byggnader i modern stil, både offentliga och privata.

Av Warszawas närmaste omgivningar intresserar särskilt den polske konungen Jan den III Sobieskis sommarslott i barockstil ,,Wilanów", som på det stora hela taget står i oförändrat skick sedan Jan Sobieskis dagar.

En ur turistsynpunkt mycket intressant plats är den något längre från Warszawa belägna lilla staden ŁOWICZ i vars omgivning landbevolkningen bära ännu i dag de traditionella hemtillverkade allmoge dräkterna, vars färgerika spel vid marknads och kyrkdagar är en fägnad för ögat.

Från Warszawa styr turisten sin kosa vanligen till KRAKÓW, Polens hjärta och traditions-

minner och skönhetsmattade konstskatter och säger man med fog, att i Kraków själva stenarna tala.

Kraków största rikedom är Wawel, Polens Pantheon, med Kungliga Slottet och Katedralen. Den kungliga renesans slottet byggdes under början av det XVI århundradet av Polens konung Sigismund den I, med den utsökt vacker renesansarkadgård, som söker sin like. Några partier av slottets murar äro av ännu äldre datum och leda sin ålder tillbacka till X och XI århudradena. Vid sidan om slottet reser sig katedralen, Polens rikaste och skönaste kyrka med många kapell och riksmyckade sarkofager och monument från medeltiden. Här är även berett det sista vilorummet för flertalet av Polens hädangångna konungar, hjältar och stormän. Här vilar även Polens förste marskalk Joseph Piłsudski. I en särskilt gotisk rum vid katedralen är en skattkammare inrättad, vari förvaras stora dyrbarheter, smycker, reliker och andra värdefulla minnen efter forna konungar.

Bemärkansvärt är det stora antal kyrkor och kloster i Kraków, man ränknar ej mindre än 50 kyrkor och 30 kloster. Den mest stämningsfulla och skönaste gotikkyrkan i Polen är Mariakyrkan vid Stora Torget från XIV århundradet. Av särskilt skönhet och dyrbarhet är huvudaltartavlan skulpterad i trä och utförd av den polske mästaren Wit Stwosz på XIV hundratalet.

En sevärdhet av rang är den mitt på stora torget balägna Saluhallen, en renesans byggnad från XV hundratalet av utsökt skönhet. Bland de vackraste av Kraków alla vackra gamla byggnader måste även nämnas Jagiellonska Biblioteket, en gotisk byggnad från XV hundratalet, i vilken på sin tid Krakows berömda universitet, grundat år 1364, var inrymd. Detta universitet var det tredje i ordningen i Europa.

Att i denna korta orientering över Polen närmare ingå på alla de sevärdheter, som finnas i Kraków, skulle föra för långt och får man endast nämna, att en besökare i Kraków icke bör underlåta ett besök i de rika museer, konstsamlingar och så vidare, för att kunna bilda sig en riktig uppfattning av staden Kraków och dess rikedomar.

Om vi alltså nu lämnar Kraków, måste man på det varmaste rekommendera turisten, att innan kosan styres vidare, göra en avstickare till den 12 kilometer från Kraków belägna platsen WIELICZKA. Denna plats är sedan århundraden tillbacka bekannt för sina gamla saltgryvor. — Dessa äro en sevärdhet av första rang och torde man icke finna en motsvarighet till dessa intressanta anläggningarna på annat håll i världen. Vi komma här till en stad under jorden med präktiga, stora salar, ja, till och med en kyrka skulpterad i salt, möter här förvånade turistens blick. Underjordiska sjöar, pittoreska grottor, — ett sannskyldigt sagospel öppnar sig här för besökarens ögon. Här är det dock icke enbart sensationer för den besökande turisten, ty fortgår ännu en intensiv exploatering av dessa rika saltfyndigheter, som sedan århundraden tillbacka bearbetats och ännu århundraden framåt komma att bearbetas.

En turist bör efter den av oss nu genomfärda resan fått sitt lystmäte rågat av modern teknik, storstadens sensationer, den gamla kulturens skatter och historiska minnen, och kunna vi nu vid en vidare färd bjuda honom på natursensationer, vars make utan överdrift torde söka sin like i Europa.



Kraków z lotu ptaka
Flygbild över Staden

Man avser härmed en fortsatt vandring till de natursköna PIENINY-bergen och Höga Tatra.

Vid Polens sydliga gräns mot Tchecoslovakiet resa sig de underbart vackra bergen Pieniny; vid foten av dessa berg framflytter i snab ström den underbart vackra floden Dunajec, som med sitt kristallklara vatten, leende stränder, omväxlande lopp och resliga klippformationer gör ett oförglömligt intryck på besökaren. För turisten finnes här tillfälle till en originell forsfärd i de härför speciellt byggda kanoterna, som framföras av sävliga bergsbor. För sportfiskaren är Dunajec et Eldorado och givas här rikliga tillfällen till forellfisken.

Efter denna specialutflykt fara vi till turistismens kärnpunkt, vad natur beträffar, nämligen till Höga Tatra, pärlan i Karpaterna: ZAKOPANE.

På grund av de senaste årens sportevenemang är denna plats numera för de skandinaviska länderna välbekannt. Året om är här säsong för en turist. Här bedrives alla sportarter — bergsbestigning, skidlöpning, sportfiske, — ja — allt

vad en sportsman och turist önskar för en rekreations eller turistresa till dessa trakter, för bilisten utmärkta vägar och underbar omväxling. Den högsta punkten av Tatrabergen reser sig inom polskt område till en höjd av 2664 meter. För den icke alpinistiskt kunnige turisten finnas här bekväma möjligheter att uppnå högre rymder, då på senaste åren en höglinbana utbyggts till den underbara toppen „Kasprowy Wierch." Denna linbana är för närvarande den modernaste i Europa.

Hundratals olika natursköna utflyktsplatser finnas i Tatrabergen och kan varje turist här träffa sin smak och utnyttja sin förmaga.

stenkolsdistriktet i trakterna av KATOWICE och SOSNOWIEC. Här möter en besökande en typisk industriellt betonat trakt, skorsten vid skorsten, slaghög vid slaghög, ett sjudande liv såväl över som under jorden. Här brytas de miljoner tonn „svarta djamanter", de polska kolen, som gjorts sig en marknad över hela världen.

Vi förflytta oss nu österut längs Karpaternas bergskedja och träffa vi under vägen på en rad av vitt bekanta hälsobringande kurorter, såsom Krynica, med sina naturkällor, naturmineralvatten, som årligen hjälpa tusentals människor till hälsa, vidare Iwonicz, Rymanów, Truskawiec



Czorsztyn
Slottsruin vid Czorsztyn

Man får i detta sammanhang ej underlåta att omnämna de underbart vackra alpsjöarna „Morskie Oko" och „Czarny Staw", respektive 1400 och 1600 meter högt belägna, och vilka för den bekväme turisten äro uppnåliga med särskilda busslinjer. Här blommar edelveis, här vända sig feta laxeringar i fjällsjöarnas iskalla vatten, här utveckla sig en speciell flora som tjusar varje naturälskande människa.

Den som dessutom vill idka ett angenämt sällskapsliv har här Zakopanes alla förstklassiga hotell och cafeer till sitt förfogande. Zakopane kan även glädja sig av en originell ur invånarebefolkning, de så kallade górallerna, som i sina nationaldräkter, egenartade, traditionella säder, är av stort etnografiskt intresse.

Innan vi lämna denna del av Polen, det sydvästliga hörnet, måste man återföra våra furister från den nu nämnda ursprungliga naturensplats till en annan ej avlägsen, av naturen även rikt utrustat plats, som i mera krasst avseende utnyttjats. Man får avse härmed de polska

med flera, alla med de underbaraste bergs — och skogsomgivningar, en orörd och vild natur in på kulturens knutar.

I det sydöstliga delen av Polen komma vi till storstaden Lemberg, på polska LWÓW, som med sina 330,000 invånare utgör den kulturella centrumpunkten i sydöstliga Polen. Lemberg räknar sina anor till XII hundratalet och ligger idylliskt inbäddat i trädgårdar och vidsträckta parker. Stadens prydnad utgöres av en rad av gamla stilkyrkor, rika museer, offentliga byggnader och vackra monument.

I denna del av Polen har naturen åter igen slösat med sin givmildhet, då vi här träffa på områden med rika givande naftakällor och jordgas förekomster. Detta gör en serägen prägel åt landskapet och är av största intresse för den industriellt intresserande besökaren.

En exotisk del av Polen är den mot Rumänien gränsande delen, det så kallade „HUTZULENLAND", som är beläget i Östkarpaterna. Här träffar turisten en rogivande natur, ej Höga Tatras

överväldigande Alpnatur, utan en lugnare linje över de skogbeväxta bergkularna. — Landskapet genomskäres av forsande floder med brusande vattenfall, faunan och floran är synnerligen intressant. För jägaren och fiskaren är denna trakt synnerligen omtyckt, och är björnen icke något sällsynt villebrad. — Träffar turisten i Zakopane och de västligare delarne av Karpaterna på ett mera komfortabelt och kontinentalt levnadssätt, så möter han här en för friluftsmänniskan nästan idealisk ursprunglig och enkel livsföring. Med sin säregna befolkning, med av naturen konstnärlig begåvade, såväl vad beträffar musik, hemslöjd, keramik och skulpturel tillverkning, är denna

leva även en stor stamm av Europas ,,högvild" — vildsvinet, lodjuret och vargen. Detta låter kanske för den fredliga turisten avskräckande, men i verkligheten det icke är så farligt.

Vår orjentering över Polen skulle icke vara fullständig, om man icke omnämnde ytterligare trenne platser, nämligen: städerna Wilno, Łódź, och Posen, på polska Poznań.

WILNO, som ligger i Polens nordöstliga utbugtning, räknar över 200,000 invånare och är i många hänseenden en synnerligen intressant kulturstad, ej obekannt i de skandinaviska ländernas historia. Med sina vackra stilkyrkor och ur västeuropeiska synpunkt serägna utseende, underbart vackra



Górale z Zakopanego
Góraler (bergsbor) från Zakopane

trakt ovanligt tilldragande för en turist, som älskar ursprungligt landliv. Att befolkningen står på en hög konstnärlig nivå av serägen art, vittna de rikt skulpterade originella träkyrkorna om, även som de i vägskälen uppsatta rikt utsirade träkorsen. En stor del av de bekannta polska ,,kilims" härstämma från denna byggd.

Om vi i detta föregående något yttligt berört vildmarksnatur i Polen, så beror det på, att vi nu närma oss de trakter, där vi åtminstone vad Europa beträffar, möta den verkligt oberörda naturen.

Från Hutzulenlands trakter, rakt norrut, längs gränsen mot Ryssland, passera vi PIŃSK-traktens milsvida träskmarker, de tusentals storkarnas sommarhem, vildändornas paradis, en serägen lantbefolknings hemvist, och komma till den europeiska vildbuffelns ,,vicentens" kungarike, Białowieża's urskogar. — I dessa skogar

omgivningar vid floden Wilja, bjuder Wilno turisten många egenartade drag.

Vi förflytta oss till Polen västliga del, där Łódź, ,,Polens Manchester", texstilstaden de preferance, intar den dominerande ställning. Med sina över 700,000 invånare är Łódź Polens andra stad, vad folkmängden beträffar.

Längst västerut träffa vi slutligen storstaden POZNAŃ, en stad med västeuropeiska utseende, 250,000 invånare och centrum i ett rikt jordbruksdistrikt. Bland flera vackra gamla minnesbyggnaden märka vi här särskilt det ståtliga renesans-rådhuset från XVI århundradet, som ur skönhetssynpunkt står som nr. 1 i Polen.

De stora kringliggande godsen, de årligen återkommande mässorna göra Poznań till en viktig plats i Polens ekonomiska liv.

B. B. W.

Szwecja atrakcyjnym ośrodkiem turystyki.

Pomimo, że odległość Szwecji od Polski jest stosunkowo nieznaczna, gdyż w ciągu 12—18 godzin statkiem z Gdyni można osiągnąć południowych brzegów Szwecji w Karlskronie, Szwecja naogół mało jest znana dla turystów polskich. Pewien postęp pod tym względem w latach ostatnich dało się odczuć dzięki organizowywanym kilkakrotnie w ciągu sezonu letniego wycieczkom morskim Linji Gdynia—Ameryka. Wycieczki te jednak ze względu na krótki czas, w którym statki wycieczkowe przebywają w portach szwedzkich, dają zaledwie ograniczone możliwości zwiedzenia tego interesującego kraju. Tymczasem Szwecja tak dla turysty, w ścisłem znaczeniu tego słowa, jak i dla badaczy życia gospodarczego dać może dużo wysoce interesujących spostrzeżeń i wrażeń.



Kanal Göta
Göta Kanal

Dzięki temu, że długość w linji powietrznej kraju od południa do północy wynosi ponad 1.500 km, zaobserwować można w Szwecji niezmierną różnorodność tak przyrody i kultury, jak i zjawisk gospodarczych.

Południowa część Szwecji jest krajem, stojącym na najwyższym szczeblu kultury gospodarczej. Jest to zarazem część Szwecji, będąca, jeśli można tak się wyrazić, śpichlerzem całego kraju. Stosunkowo łagodny klimat pozwala na kulturę wszelkiego rodzaju zbóż, jak również buraków cukrowych, dzięki kulturze których Szwecja pokrywa wewnętrzne zapotrzebowanie na cukier. Ta południowa część Szwecji (prowincja Skanja) jest najgęściej zaludniona, posiada bardzo rozgałęzioną sieć kolejową i jest poza tem bardzo uprzemysłowiona. Do najbardziej interesujących ośrodków tej prowincji zaliczyć należy miasto portowe Malmö, mające poważne znaczenie ze względu na komunikację Szwecji z zagranicą. Istnieje tutaj bowiem pomiędzy Malmö a Kopenhagą połączenie promem kolejowym, przyczem czas podróży morskiej trwa półtorej godziny. O pół godziny drogi kolejowej leży miasto Lund, znane jako ośrodek uniwersytecki, zaś pod względem zabytków historycznych posiada słynną katedrę romańską z XI wieku. Brzeg morski tej prowincji posiada, nieliczne zresztą w Szwecji, plaże piaszczyste z szeregiem miejscowości kąpieliskowych, odwiedzanych przez liczne rzesze turystów. Miejscowości te posiadają komfortowe urządzenie.

Drugim interesującym ośrodkiem południa Szwecji jest największe miasto portowe Szwecji Göteborg, liczące 300.000 mieszkańców, jest ono po stolicy drugiem miastem pod względem wielkości w Szwecji. Dla badaczy spraw morskich interesującem jest niedawno założone Muzeum Morskie.

W Göteborgu bierze swój początek słynny Göta Kanal długości 385 km, łączący ten największy port Szwecji ze stolicą kraju poprzez jeziora, rzeki i kanały, na których dla umożliwienia nawigacji urządzone zostały 74 śluzy. Podróż od Göteborga do Sztockholmu trwająca 60 godzin, daje wiele urozmaicenia dzięki możności poznania malowniczych krajobrazów i pamiątkowych miej-



Zamek w Kalmarze z XII wieku
Småland: Kalmar Slott

scowości. Göta Kanal przecina Szwecję z zachodu na wschód. Po drodze przejeżdża się około słynnych wodospadów Trollhätten, których energja wodna jest wykorzystana dla produkcji energji elektrycznej. Słynna stacja elektryczna dostępna jest zwiedzającym. Dalej droga przechodzi jeziorami Vänern i Vättern, na szlaku tym leży miasteczko Vadlstena, w którem znajduje się zamek z epoki renesansu i stary klasztor założony przez św. Brygidę, a dalej miasto Jönköping, centrum przemysłu zapałczanego. Pierwsza fabryka zapałek założona została w roku 1844. Zainstalowano w niej największą maszynę na świecie, wyrabiającą na godzinę 50.000 pudełek, zapełnionych zapałkami.

w roku 1923, ma on wygląd budowli starożytnej. Wewnętrzne urządzenia jego są niezmiernie okazałe, a równocześnie odpowiadające najbardziej nowoczesnym wymogom technicznym. Najpiękniejszym zabytkiem architektonicznym Szwecji z XVI wieku jest Dom Szlachty. Bardzo interesującym jest również dla turysty rozległy park narodowy Skansen; rozmieszczone są w nim chaty i dworki z różnych okolic Szwecji, dające możność zorjentowania się w dawnej kulturze kraju. Znajdujemy tu również na wolnem powietrzu liczne okazy świata zwierzęcego i ptaków.

Z pośród malowniczych okolic Sztockholmu specjalnie godnym widzenia jest zamek w Drottningholm, wybudowany w latach 1661—1752;



Laponja — Krajobraz gór północy (Nallo Peak)

U końca tej podróży, już nad brzegami Bałtyku położona jest stolica Szwecji, Sztockholm, liczący wraz z przedmieściami około 600.000 mieszkańców. Stolica Szwecji jest najbardziej znanym ośrodkiem dla turysty polskiego, a to dzięki temu, że przeważna ilość wycieczek morskich skierowywana jest właśnie do Stockholmu. Dojazd do Stockholmu prowadzi pośród malowniczych, rozrzuconych wysepek i półwyspów, tworzących archipelag, pełen swoistego uroku. Najwspanialszym budynkiem, który ukazuje się oczom turysty już ze statku, jest zamek królewski, położony nad zatoką. Wybudowany on został w XVII wieku przez słynnego budowniczego Tessina; zawiera bogate zbiory, m. inn. kosztowne gobeliny. Ze względu na to, że zamek jest stałą rezydencją królewską dostępną do zwiedzenia jest tylko część zamku. Drugim okazałym budynkiem jest Ratusz. Leży on nad brzegami jeziora Mälaren, które łączy Sztockholm z morzem. Pomimo, że budowa Ratusza zakończona została dopiero

mieszczą się w nim piękne gobeliny ofiarowane przez Ludwika XV królowi Gustawowi III oraz ciekawe malowidła, odtwarzające bitwy z wojen szwedzko-polskich. Również interesującym jest zamek Gripsholm, wybudowany w XV wieku, w którym znajduje się muzeum historyczne z blisko 2.000 portretów, wśród których wiele portretów królów i magnatów polskich. W zamku tym urodził się król Zygmunt III Waza.

Najbardziej interesującym ośrodkiem starodawnej kultury Szwecji jest miasto uniwersyteckie Upsala. Uniwersytet w Upsali założony został w 1477 roku. Również w Upsali znajduje się katedra największa w całej Skandynawji, wzniesiona w XII wieku i kilkakrotnie przebudowana. W katedrze tej spoczywają prochy Katarzyny Jagiellonki i jej męża Johanna III. W pobliżu Upsali leży zamek Skokloster, posiadający wiele pamiątek polskich.

Bardzo pociągającą jest dla turysty prowincja Dalarne, leżąca dokoła jeziora Siljam. W prowincji

tej zachowały się stroje ludowe, przypominające w wielu szczegółach stroje ludowe polskie. Prowincja ta również znana jest ze światowej sławy złóż rudy żelaznej.

Tak posuwając się ku północy dochodzimy do 2-ch najbardziej na północ wysuniętych prowincyj Szwecji Jämdlandji i Laponji. Prowincje te są bardzo górzyste, zalesione oraz przecięte licznemi rzekami z wodospadami. Laponja jest krajem gwałtownych kontrastów. Do wielu miejscowości Laponji turyści dążą w lecie dla zobaczenia słońca o północy, a w zimie — zorzy polarnej. Ciekawą jest flora tego kraju nadzwyczaj urozmaicona. Miejscami dzięki ciepłym wiatrom z Atlantyku i działaniu słońca, świecącego latem całemi tygodniami prawie bez przerwy, znajdujemy niektóre rośliny południowe, w górach zaś charakter roślinności zmienia się na podbiegunowy. W lasach i górach Laponji znajdujemy liczne okazy niedźwiedzi. Tu też zamieszkuje koczowniczy lud Lapończyków ze swemi stadami reniferów. Dzięki słabemu zaludnieniu poza wybrzeżem i w miejscach uprzemysłowionych oraz dzięki olbrzymim odludnym obszarom, kraj ten w wielkiej mierze posiada dotąd wszelkie cechy kultury pierwotnej.

Ten pobieżny przegląd najbardziej atrakcyjnych miejscowości Szwecji byłby niezupełny, gdybyśmy nie wspomnieli o wyspie Gotlandji i położonem na niej mieście Visby. Miasto to popularnie jest zwane ,,miastem ruin i róż" i zachowało bardzo wiele śladów i średniowiecznej kultury i potęgi, władanie bowiem tą wyspą, położoną w centrum Bałtyku, jakby przesądzało w dawnych wiekach o dominującym wpływie jej mieszkańców na szlakach morskich.

Czas powstania m. Vishy nie jest znany, stwierdzono jednak, że już w końcu X i na początku XI stulecia były w niem kościoły chrześcijańskie, a w wiekach późniejszym było ono ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym Hanzy.

Ogólnie stwierdzić należy, iż turystyka w Szwecji dzięki bardzo wysokiemu poziomowi kultury kraju i udogodnieniom dla zwiedzających, przedstawia wiele atrakcji. Zwiedzenie tego kraju, który od półtora wieku nie był uwikłany w konflikty wojenne i dzięki temu mógł rozwijać się normalnie, daje sposobność zaznajomienia się z organizmem państwowym dobrze i celowo funkcjonującym.

G. H. N.

Budownictwo domków robotniczych w Szwecji.



Widok dzielnicy domków robotniczych na przedmieściu Sztockholmu Enskede
Enskede småstugeområde

Jednem z najbardziej interesujących zagadnień, które w sposób bardzo szczęśliwy są rozwiązywane w Szwecji w szczególności w Sztockholmie, jest budownictwo małych domków mieszkaniowych dla ludności robotniczej. Zaznaczyć należy, że naogół ilość właścicieli domów w krajach skandynawskich i Szwecji jest znaczna. Dzięki tej okoliczności zarówno warunki socjalne jak i pracownicze są w Szwecji całkiem zadawalające. Rzadko się spotyka objawy ostatecznej biedoty, jak również mało jest wyrzutków społeczeństwa.

Zagadnienie budowy domów robotniczych powstało już przed wojną, gdy w związku z wzrostem zaludnienia miast, w szczególności Sztockholmu, palącą stała się sprawa dania możności ludności robotniczej uzyskania dobrych warunków mieszkaniowych. Samorząd miasta Sztockholmu zainicjował próbę rozmieszczenia ludności robotniczej w specjalnie wyznaczonych dzielnicach t. zw. przedmieściach-ogrodach. Przy rozwiązywaniu



Robotnicy sami budują swe domki
Grundmurarna äro snart färdiga

tej kwestji samorząd Sztockholmu doszedł do wniosku, że, tak ze względów socjalnych jak i zdrowotnych, jest bardziej pożądanem przystąpić do budowy małych domków jednorodzinnych, niż budować wielkie kompleksy w mieście. Aczkolwiek widzimy w Sztockholmie również i te ostatnie, jednak główna uwaga zwrócona została na budowę domków robotniczych — indywidualnych.

Ponieważ miasto na początku stulecia nie rozporządzało w większych rozmiarach taniemi terenami, któreby się nadawały na tego rodzaju budowy, samorząd zadecydował nabyć tereny w okolicy Sztockholmu. Tereny te położone były już poza obrębem miasta w owym czasie i uważane jako wielkie majątki wiejskie. Pierwszy zakup terenów miał miejsce w roku 1904. W chwili obecnej miasto posiada w południowej swej części 3 kompleksy, zaś w zachodniej części 2 kompleksy terenów pod budownictwo domków robotniczych. Powierzchnia tych obszarów wynosi ponad 8.000 ha, są one położone w odległości 4—14 km od centrum Sztockholmu. Cały ten obszar nabyty został za zgórą 22.000.000 K. i swą przestrzenią jest prawie 5 razy większy od obszaru samego centrum miasta.

Po nabyciu pierwszych terenów, samorząd rozpoczął odrazu doprowadzać tereny do stanu, przy którym można byłoby rozpocząć budowę. W chwili obecnej ponad 1.300 ha przestrzeni jest objęte budownictwem robotniczem. Przedewszystkiem ułożono drogi jak również przewody dla gazu, elektryczności oraz rury wodociągowe i kanalizacyjne. Cała ta inwestycja kosztowała około 30.000.000 K.

Przeznaczone pod budowę place nie są sprzedawane reflektantom na własność, lecz wydzierżawiane na okres 60 lat z prawem przedłużania dzierżawy. Dzierżawca opłaca w charakterze czynszu 5% wartości gruntu. Są to sumy nieznaczne, gdyż przed wojną wartość m² wynosiła 20 öre, obecnie zaś waha się pomiędzy 35 a 100 öre, zależnie od położenia placu. Powierzchnia placów, wydzierżawianych pod budowę jednorodzinnych domków waha się od 750 m² dla większych domków, do 500 m² dla mniejszych. Najmniejszy typ domków wznoszony jest na placach o powierzchni 350 m². Z końcem roku 1935 ilość sprzedanych placów wynosiła ponad 7.000.

Finansowanie budowy odbywa się przy pomocy specjalnie stworzonej instytucji finansowej, będącej całkowicie własnością samorządu. W celu pobudzenia budownictwa przedmieść ogrodów w okresie, gdy projekt był uważany jeszcze za eksperyment, samorząd na własne ryzyko wybudował tam szereg domków. Obecnie wszystkie budowle dokonywane są przez osoby prywatne dla własnego użytku lub przez przedsiębiorców, którzy ze swej strony odstępują domy właścicielom prywatnym. W ten sposób wzniesiono już ponad 7.000 domków jednorodzinnych.

Rentą od kapitału włożonego w budownictwo przez wyżej wspomnianą instytucję finansową, samorząd miasta Sztockholmu pokrywa całkowicie koszty, nowych inwestycyj na dalszych terenach. Ludność przedmieść ogrodów wynosi obecnie ponad 45.000. Aczkolwiek wspomniane wyżej tereny były nabyte przez samorząd miasta Sztockholmu głównie w tym celu, aby dać możność budowania tanich domków dla ludności, nieposiadającej środków względnie posiadającej bardzo nieznaczne środki, sytuacja uległa zmianie w tym sensie, że ulgi ofiarowane przy budownictwie, początkowo sprzyjały dokonywaniu inwestycyj na tych terenach głównie przez ludzi zamożniejszych.



Uroczy zabytek pośród domków robotniczych
pod Sztockholmem
Trädgård inom Ängby småstugeområde

W ten sposób pionierska działalność samorządu, która pociągnęła na początku ludzi bardziej zamożnych, dała w następnych latach możność udzielenia warunków dla budowy skromniejszych domów ludności biedniejszej. Dla dalszego zachęcenia właśnie tych ostatnich sfer ludności,

samorząd wybudował w roku 1927 200 najmniejszych domków 4-izbowych wraz z odpowiedniem urządzeniem. Te t. zw. robotnicze domki wybudowane zostały w dzielnicach południowych. Dla osiągnięcia dalszych obniżek kosztów reflektanci na tego rodzaju domki zaopatrywani byli w materjał standaryzowany i przygotowany w ten sposób, że sami robotnicy własnemi silami mogli te domy postawić. Samorząd działał jedynie jako pośrednik i nadzorca przy dostawach danych materjałów. jak również dostarczał instruktorów przy wykonaniu i inspekcji robót dokonywanych przez samych robotników. Przez specjalną organizację, wyznaczoną przez samorząd dokonana została również akcja finansowania budowy i to w ten sposób, że budujący mieli możność nie płacić gotówki, lecz pieniądze za nich płacone były przez finansową instytucję samorządu.

Próba ta wydała niezmiernie dodatnie rezultaty i zachęciła do stosowania tego samego systemu w innych miejscach.

Akcja ta miala jako rezultat, że z końcem roku 1935 powstało w ten sposób ponad 2.000 domów.

Wielkość domków robotniczych obecnie zbudowanych jest różnorodna, waha się ona od 3 do 5 izb. Koszta całkowite budowy obliczane są na około 11.000 K., przyczem właściciel takiego domku opłaca rocznie wraz z kosztami amortyzacji 980 K. Zaznaczyć również należy, że domki robotnicze zaopatrzone są w urządzenia, zapewniające całkowity komfort nowoczesny, a więc w wodę, gaz, kanalizację, elektryczność, łazienkę, pralnię, śpiżarnię i t. d.

Leon Godlewski.

Tabele statystyczne, ilustrujące strukturę gospodarczą Polski i Szwecji.

(Opracował W. Winid).

1. Struktura gospodarcza Szwecji, Polski, Finlandji i Danji w okresie 1928—1931.

Sveriges, Polens, Finlands och Danmarks ekonomiska struktur under åren 1928—1931.

	Szwecja Sverige	Polska Polen	Finlandja Finland	Danja Danmark
powierzchnia km² . . . . ytvidd	449	388	388	43
ludność w 1931 r. milj. . . . . befolkning	6,14	32,13	3,67	3,55
dochód narodowy milj. zł. dol. nationalinkomst milj.gulddol.	1,601	2,917	429	953
majątek narodowy „ national förmögenhet	9,528	17,150	2,858	5,955
procent ogółu ludności / procent av hela befolkningen: rolnicza . . . . åkerbruk . . .	44	65,6	59,6	31,5
przemysłowa . . industri	35	13,9	16,8	29,1
handlowa i t. p. handel	15,2	9,6	8,1	18

Uwaga: Wg. „Baltic Yearbook" (dod. do Baltic Countries, nr. 1).

2. Przyrodzone warunki rolnicze Szwecji i Polski.
Naturliga förutsättningar för jordbruket i Polen och Sverige.

			Szwecja Sverige	Stockholm	Polska Polen	Warszawa	Pomorze	Gdynia
		szerokość geograf. geografisk bredd	$55,_5{}^0$—68^0	$59^0{}_{20}'$	48^0—55^0	$52^0{}_{15}'$	53^0—55^0	$54^0 30'$
średnia temperatura	medel-temperatur	stycznia pn. f. m. C	—10^0	—4^0	—$0,5^0$~—5^0	—3^0	—$0,5^0$	—1^0
		januari pd. e. m. C	0^0		—1^0~—4^0		—2^0~—3^0	
		lipca pn. f. m. C	12^0	16^0	17^0	19^0	17^0	18^0
		juli pd. e. m. C	17^0		21^0		$18,5^0$	
procent powierzchni ogólnej	procent av hela arealen	orne åker	9,1	—	47,7	—	54,7	—
		łąki i pastwiska ängar och betesplatser	2,7	—	16,7	—	12	—
		obszar leśny skog	54,2	—	21,4	—	24	—
		inne nieużytki roln. annan obrukad mark	34	—	14,2	—	9,3	—

Uwaga: Według różnych źródeł i jak tabl. 1.

3. Powierzchnia i wydajność niektórych upraw roślinnych w Szwecji i Polsce w okresie 1924—1928.
Areal och skörd för spannmål och potatis i Sverige och Polen åren 1924—1928.

	Pszenica Vete	Żyto Råg	Jęczmień Korn	Owies Havre	Ziemniaki Potatis
1. Procent powierzchni ornego Procent av hela arealen					
Szwecja Sverige	4,7	8,1	4	19,4	4,1
Polska: ogółem hela Polen	7	30	6	10,7	13,1
Pomorze	3,3	30,4	5,1	8,7	14,8
2. Wydajność przeciętna w q/ha Medelskörd för deciton och hektar					
Szwecja Sverige	20,3	15,6	17,7	15,9	107,7
Polska: ogółem hela Polen	11,4	10	11,2	10,3	101,7
Pomorze	18,9	13,4	18	17	127,4

Uwaga: Według spisu w Polsce w r. 1927 i w poszczególnych latach oraz jak tabl. 1 (nr. 1 i nr. 2 — artykuł Ernesta Höijera).

4. Hodowla zwierząt domowych w Szwecji i Polsce.
Antalet husdjur i Sverige och Polen.

		Szwecja Sverige	Polska ogółem hela Polen	Polska Pomorze
bydło nötkreatur	sztuk/km² antal pr. km²	60	38	23,9
z tego krowy därav kor	% ogółu	66	.	61
owce får	sztuk/km² antal pr. km²	9,7	10	11,6
trzoda chlewna svin	,,	31	23,5	29,4
konie hästar	,,	13,2	15,2	9,9
drób fjäderfä	,,	170	200	.

Uwaga: Jak tabl. 3.

5. Wielkość produkcji niektórych przemysłów Szwecji i Polski (r. 1929).
Produktionens storlek hos några industrier i Sverige och Polen 1929.

	Szwecja Sverige (1 000 ton)	Polska Polen (1 000 ton)
surówka żel. i stopy żel. tackjärn	524	706
stal stål	694	1 377
miazga drzewna i celuloza tramassa och cellulosa	2 540	109
papier i tektura papper och papp	720	165
cement	570	1 008
superfosfaty	236	304
koks	388	2 123

Uwaga: Jak tabl. 1.

6. Handel zagraniczny Szwecji i Polski w milj. złotych dol. i procentach.
Sveriges och Polens utrikeshandel i milj. gulddollar och procent.

		Szwecja Sverige 1929		Polska Polen 1929		Szwecja Sverige 1933		Polska Polen 1933	
		import	export	import	export	import	export	import	export
miljony złotych dolarów — Mil gulddollar									
żywizna	i.	2_{680}	—	0_{554}	—	0_{189}	—	0_{112}	—
levande djur	e.	—	1_{608}	—	25_{242}	—	0_{360}	—	2_{693}
żywność i t. p. . . .	i.	102_{108}	—	42_{633}	—	35_{904}	—	11_{893}	—
fodermedel	e.	—	45_{024}	—	80_{270}	—	13_{002}	—	27_{601}
Surowce i półfabryk.	i.	163_{748}	—	145_{833}	—	71_{618}	—	46_{002}	—
råvaror och halvfabr.	e.	—	241_{736}	—	148_{232}	—	90_{412}	—	51_{836}
fabrykaty.	i.	209_{040}	—	160_{033}	—	81_{090}	—	34_{782}	—
fabrikat	e.	—	197_{248}	—	61_{915}	—	80_{933}	—	25_{582}
metale szlachetne . .	i.	4_{824}	—	2_{288}	—	8_{489}	—	10_{659}	—
adla metaller	e.	—	0_{804}	—	0_{102}	— r.32: 0_{719}	0_{925}	— r.32: 16_{493}	9_{874}
suma	i.	482_{400}	—	351_{341}	—	197_{290} r.32: 213_{646}	—	103_{448} r.32: 113_{210}	—
summa	e.	—	486_{420}	—	315_{761}	—	185_{638}	—	117_{586}
Procenty z sumy bez metali szlachetnych — procent av summan utom adla metaller									
żywizna	i.	0,6	—	0,2	—	0,2	—	0,2	—
levande djur	e.	—	0,4	—	8	—	0,2	—	2,6
żywność	i.	21,6	—	12,4	—	19,2	—	12,9	—
fodermedel	e.	—	9,3	—	25.4	—	7,1	—	25,6
surowce i półfabryk.	i.	34,2	—	41,6	—	37,8	—	49,4	—
råvaror och halvfabr.	e.	—	49,7	—	47	—	48,9	—	48
fabrykaty.	i.	43,6	—	45,8	—	42,8	—	37,5	—
fabrikat . .	e,	—	40,6	—	19.6	—	43,8	—	23,8

Uwaga: Według i na podstawie „Baltic Yearbook" — jak tabl. 1 (nr. 2).

7. Wielkość procentowa wzajemnego handlu szwedzko-polskiego w okresie 1929—1934.
Procentuell storlek av handelsutbytet mellan Sverige och Polen 1929—34.

		1929	1930	1931	1932	1933	1934
Do Szwecji / Till Sverige	import z Polski / från Polen	2	2.6	3.2	3.8	3.4	3.5
	export z Polski / från Polen	3.8	4.6	4.9	5.9	5	4.6
Ze Szwecji / Från Sverige	export do Polski / till Polen	1.1	1	0.9	0.9	0.9	1.4
	import do Polski / till Polen	1.8	1.8	2	1.9	2	2.5

Uwaga: Jak tabl. (1 nr. 2).

Urządzenia mechaniczne i elektryczne sygnalizacyjne zabezpieczenia ruchu kolejowego, akumulatory stalo-niklo-kadmowe, zegary elektryczne i kontroli czasu, oraz wszelkie inne urządzenia, wchodzące w zakres prądów słabych, dostarcza i wykonywa

Ericsson

Polska Akcyjna Spółka Elektryczna

Warszawa. Al. Ujazdowskie Nr. 47, tel. 8-81-15, 8-81-02, 8-81-29, 8-81-71
Fabryka w Wełnowcu (Katowicach) przy ul. Św. Jadwigi Nr. 10, tel. 345-94

»UNION«

FAT & OIL WORKS LIMITED GDYNIA

försäljer
kokoskakor
palmkarmkakor
rapskakor
linfrökakor
för leverans genast eller senare

genom ensamförsäljaren

Leon Oks, Gdańsk (Danzig), Krebsmarkt 7/8

Telefon 281-90 **Telegramadress: OILCAKES.**

Wobec tego, że numer niniejszy ukazuje się w zwiększonym rozmiarze, następny numer, 24-ty, rozesłany zostanie Szan. Prenumeratorom w dniu 5 września 1936 r.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 10 sierpnia urlop wypoczynkowy; zastępuje p. Prezesa Tora urzędujący Wiceprezes, p. Feliks Kollat z Gdyni.

POSIEDZENIE RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W dniu 11-go sierpnia odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie Komitetu dla spraw portowych Rady Handlu Zagranicznego przy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, pod przewodnictwem p. Wojewody Wachowiaka, poświęcone rozpatrzeniu projektu ustawy o komercjalizacji portu gdyńskiego. Przybyłych delegatów Izb Przemysłowo - Handlowych i organizacyj gospodarczych powitał urzędujący Wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, p. Feliks Kollat, podkreślając znaczenie tych obrad dla portu gdyńskiego, oraz życząc zebranym owocnych narad. W wyniku parogodzinnych obrad ustalono ostatecznie tekst projektu ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni"; projekt ten zostanie zreferowany w dniu 12 sierpnia na posiedzeniu Komisji Opinjodawczej do spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

POSIEDZENIE POROZUMIEWAWCZE POMORSKIEJ IZBY ROLNICZEJ I IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 5 sierpnia br. odbyło się w Gdyni posiedzenie porozumiewawcze obu pomorskich samorządów gospodarczych: Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu i Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Posiedzeniu przewodniczył Prezes Izby Gdyńskiej p. Stanisław Tor. Wzięli w niem udział pp. Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej Donimirski, Wiceprezesi Izby Gdyńskiej Dr Smoleń i Dr Kasperowicz, Dyrektorzy i urzędnicy obu Izb oraz delegaci Państwowego Banku Rolnego w Gdyni i Grudziądzu. Było to drugie z kolei miesięcznych posiedzeń porozumiewawczych obu Izb, poświęcone zagadnieniom kredytowym eksportu rolniczego, sprawom udziału Pomorza w eksporcie do Niemiec oraz ustaleniu zasad współpracy obu Izb w Centralnej Komisji Przywozowej i w reorganizującej się Radzie Handlu Zagranicznego.

Następne posiedzenie obu Izb ma się odbyć w przyszłym miesiącu w Toruniu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. lipcu br. *627.959,8 t.* wobec 554.717 ton w mies. czerwcu br. oraz 632.390,2 ton w mies. lipcu 1935 roku.

Miesiąc sprawozdawczy po bardzo słabych obrotach w ub. mies. czerwcu wykazuje w mies. sprawozdawczym poważny 13,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. czerwcem br. oraz b. nieznaczny 0,7%-owy spadek w stosunku do obrotów w mies. lipcu 1935 roku.

Obroty zamorskie w okresie czasu od stycznia do lipca włącznie wykazują w roku bieżącym (4.237.044,5 ton) 2,8%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (4.121.904,3 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. lipcu br. złożył się przywóz zamorski — 109.480 ton, oraz wywóz zamorski — 518.479,8 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (109.480 ton) wykazuje 23,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. (88.766,1 ton) oraz b. poważny 55,8%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1935 roku (70.267,2 ton).

Przywóz zamorski w okresie czasu od stycznia do lipca włącznie wykazuje w roku bieżącym poraz pierwszy od miesiąca marca rb. wzrost obrotów. Wzrost ten wyniósł 4.6%.

W liczbach absolutnych import zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy rb. (od stycznia do lipca) wyniósł 658.832,9 ton wobec 650.095,5 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego.

Tą korzystną zmianę w dotychczasowych obrotach importu zamorskiego spowodował rekordowy w bieżącym roku import zamorski (109.480 ton) miesiąca sprawozdawczego. Wzrost importu w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: ryżu surowego — 10.360 ton (306 ton), nasion różnych — 552 ton (60 ton), owoców suszonych — 397 ton (146 ton), śledzi solonych — 2.049 ton (522 ton), przetworów chemicznych 223 ton (122 ton), farb — 57 ton (21 ton), fosforytów — 10.798 ton (7.406 ton), żużli Thomasa — 7.136 ton (brak w m. czerwcu), soli potasowej — 2.990 ton (11 ton), skór — 2.923 ton (1.943 ton), wełny — 1.190 ton (1.019 ton), odpadków wełny — 155 ton (55 ton), bawełny — 6.604 ton (6.398 ton), lnu, konopi, sizalu i in. wł. — 78 ton (29 ton), szmat — 1.227 ton (1.024 ton), papieru — 1.366 ton (1.262 ton), żelaza surowego — 795 ton (178 ton), miedzi — 831 ton (479 ton), cyny — 339 ton (112 ton), oraz maszyn, aparatów i ich części — 775 ton (677 ton). Początek „kampanji" ryżowej dał w efekcie rekordowy ładunek ryżu surowego (10.160 ton) przywieziony na jednym statku bezpośrednio z Birmy (Rangoon). Poważny wzrost przywozu surowców nawozów sztucznych łączy się znów z rozpoczęciem pracy w fabrykach nawozów sztucznych w związku ze zbliżającym się sezonem jesiennych siewów. Szereg pozostałych pozycyj importu zamorskiego świadczyłby o minimalnym wpływie zarządzeń dewizowych. Tembardziej, że nie jest liczny szereg tych pozycyj importu, które uległy obniżce w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem rb. Należą tu przedewszystkiem nasiona oleiste (740 ton w m. lipcu wobec 2.464 ton w m. czerwcu), których spadek ma swoje źródła w akcji rządowej, mającej na celu zmniejszenie importu zagranicznych nasion oleistych.

Spadek importu owoców świeżych (1.496 ton w m. lipcu wobec 2.682 ton w m. czerwcu rb.) spowodowany został sezonem na owoce pochodzenia krajowego. Pewnego wpływu zarządzeń dewizowych należałoby prędzej szukać w spadku importu: kawy — 224 t. (764 t.), herbaty — 55 ton (80 ton), kakao — 192 ton (938 ton), oraz korzeni — 73 ton (107 ton). Poza wyżej wymienionemi pozycjami wykazały spadek: rudy różne i wypałki pirytowe 9.575 ton (11.446 ton), asfalt — 612 ton (942 ton), tran — 90 ton (223 ton), napoje alkoholowe i inne — 57 ton (89 ton), tytoń — 111 ton (329 ton), siarka — 110 ton (445 ton), garbniki — 1.203 ton (2.382 ton), odpadki bawełny — 120 ton (131 ton), przędza bawełniana — 146 ton (158 ton), juta — 1.014 ton (1.151 ton), kauczuk — 351 ton (463 ton), wyroby gumowe — 77 ton (95 ton), celuloza — 347 ton (483 ton), metale różne — 39 ton (80 ton), złom żelazny — 33.813 ton (33.968 ton), cynk — 43 ton (70 ton), wyroby żelazne i metalowe — 217 ton (2.220 ton), części wagonów i lokomotyw — 189 ton (433 ton), oraz samochody i motocykle — 79 ton (185 ton).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego:

IMPORT (tony)

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
Nasiona różne	552	53
„ oleiste	740	2.683
ryż surowy	10.360	2.782
owoce świeże	1.496	991
owoce suszone	397	520
konserwy owocowe	6	7
orzechy i migdały	8	400
kawa	244	539
herbata	55	102
kakao	192	395
korzenie	73	47
rośliny, materjały roślinne, trzcina	37	13
żywica	372	846
śledzie świeże	425	80
śledzie solone	2.049	814
rudy różne i wypałki pirytowe	9.575	1.550
piryty	—	1
oleje	199	202
smoła i smary	6	6
asfalt	612	896
tłuszcze i oleje roślinne	392	205
tłuszcze zwierzęce surowe	1.140	1.207
tran	90	338
napoje alkoholowe i inne	57	41
tytoń	111	173
przetwory chemiczne	223	658
farby	57	83
garbniki	1.203	1.677
siarka	110	344
fosforyty	10.798	6.437
żużle Thomasa	7.136	4.500
sól potasowa	2.990	2.286
skóry	2.923	3.098
wełna	1.190	2.686
odpadki wełny	155	127
przędza wełniana	39	18
bawełna	6.604	7.129
odpadki bawełny	120	121
przędza bawełniana	146	69
len, konopie, sizal i inne włókna	78	72
juta	1.014	2.298
szmaty	1.227	999
kauczuk	351	258
wyroby gumowe	77	90
papier	1.366	1.219
papa, tektura	—	9
celuloza	347	803
żelazo surowe	795	186

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
metale różne	39	35
złom żelazny	33.813	16.252
miedź	851	1.536
cyna	359	7
cynk	43	61
wyroby żelazne i metalowe	217	244
maszyny, aparaty i części	775	341
części wagonów i lokom.	189	643
samochody, motocykle i części	79	126
różne	4.978	955
Razem	109.480	70.267

Wzrost obrotów importu zam. w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z mies. lipcem roku ubiegłego spowodowany został pozycjami towarów masowych, jak złom żelazny, fosforyty, żużle Thomasa, rudy różne i wypałki pirytowe oraz ryż surowy. Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost importu złomu żelaznego, co zresztą nie zmieni stanu faktycznego spadku importu złomu żelaznego w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) roku bieżącego w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (190.273 ton w okresie: styczeń — lipiec 1936 r. wobec 206.224 ton w okresie: styczeń — lipiec 1935 r.) w przeciwieństwie do rud różnych i wypałków pirytowych, które w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wykazują wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (518.479,8 ton) wykazuje 11,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. (465.950.9 ton) oraz 7,8%-owy spadek w stosunku do mies. lipca 1935 r. (562.123 ton).

Wywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (od stycznia do lipca) roku bieżącego wykazuje 2,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. W liczbach absolutnych wyniesie to 3.578.211,6 ton wobec 3.491.810,8 ton w roku ubiegłym.

Wzrost eksportu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami węgla eksportowego (403.350 ton w m. lipcu wobec 344.573 w ub. m. czerwcu) oraz drzewa tartego (29.297 ton w m. lipcu wobec 22.461 ton w m. czerwcu). Poza temi pozycjami wykazały wzrost: mąka ryżowa — 600 ton (115 ton), mąka — 25 ton (brak), mąka pastewna — 101 ton (brak), ryż — 691 ton (65 ton), szynki i inne pekl. — 108 ton (56 ton), bekony — 1.806 ton (1.356 ton), jaja — 2.412 ton (1.893 ton), sól — 117 ton (15 ton), makuchy — 1.727 ton (1.441 ton), soda — 62 ton (1 tona), salmiak — 53 ton (43 ton), karbid — 213 ton (194 ton), farby — 20 ton (brak), biel cynkowa — 542 ton (270 ton), sól potasowa — 276 ton (brak), skóry — 90 ton (33 ton), tkaniny — 1.025 ton (757 ton), wyroby z drzewa — 984 ton (148 ton), klepki — 165 ton (145 ton), dykty i forniery — 1.539 ton (1.108 ton), meble gięte — 529 ton (428 ton), wyroby koszykowe — 66 ton (36 ton), papier — 662 ton (642 ton), papa i tektura — 236 ton (174 ton), celuloza — 795 ton (173 ton), żelazo surowe — 102 ton (81 ton), metale różne — 135 ton (15 ton), wyroby żelazne i metalowe — 1.496 ton (936 ton), szyny kolejowe — 3.119 ton (brak), oraz cynk — 1.739 ton (1.379 ton). Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę wzrost eksportu produktów hodowlanych, jak bekony, szynki peklowane i jaja. Dobre rezultaty dają również produkty drzewa ze specjalnem uwzględnieniem dykt i fornierów. Po przeszło półrocznej przerwie miesiąc sprawozdawczy przyniósł zmianę w eksporcie szyn kolejowych. Miesiąc sprawozdawczy wnosi ponadto znaczny wzrost eksportu celulozy, stanowiącej b. poważną pozycję w ładunkach tranzytowych portu.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek w m. lipcu rb. należą: słód — 2.265 ton (4.155 ton), nasiona i rośliny — 161 ton (411 ton), masło — 1.522 ton (1.682 ton), cement — 2.125 ton (2.196 ton), węgiel bunkrowy — 28.350 ton (36.593 ton), koks — 12.500 ton (16.579 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 194 ton (271 ton), przetwory mięsne — 1.171 ton (1.572 ton), cukier — 5.054 ton (7.488 ton), bawełna i odpadki — 101 ton (224 ton), bale i słupy — 210 ton (436 ton), żelazo handlowe — 4.378 ton (7.805 ton), rury żelazne i żeliwne — 2.003 ton (2.696 ton), oraz blacha cynkowa — 363 ton (595 ton). Poza nieco poważniejszym spadkiem węgla bunkrowego i koksu pozostałe zmiany in minus nie powinny budzić większych obaw. Spadek węgla eksportowego w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (od stycznia do lipca włącznie) br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (2.753.883 ton wobec 2.802.912 w roku ubiegłym) spowodowany został przedewszystkiem spadkiem wysyłki węgla do: Włoch, Jugosławji, Irlandji, Danji i Egiptu. Wzmógł się natomiast eksport węgla do: Belgji, Argentyny, Holandji, Francji i Norwegji.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego:

EKSPORT (tony)

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
Mąka ryżowa	600	813
mąka	25	1
mąka pastewna	101	1.042
ryż	691	50
słód	2.265	1.274
owoce świeże	75	21
konserwy owocowe	—	1
nasiona i rośliny	161	36
szynki i inne pekl.	108	61
bekony	1.806	1.667
drób i ptactwo bite	15	23

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
jaja	2.412	1.521
masło	1.522	782
cement	2.125	554
sól	117	30
węgiel eksportowy	403.350	432.546
węgiel bunkrowy	28.350	32.600
koks	12.500	14.848
oleje i parafina	2	1
tłuszcze zwierzęce	194	517
przetwory mięsne	1.171	326
cukier	5.054	10.842
napoje alkoholowe	5	2
spirytus	—	32
makuchy	1.727	917
soda	62	816
salmiak	53	7
karbid	213	138
farby	20	1
biel cynkowa	542	179
sól potasowa	276	11
saletra	—	4
skóry	90	88
tkaniny	1.025	932
bawełna i odpadki	101	173
bale i słupy	210	1.895
drzewo tarte	29.297	31.462
wyroby z drzewa	984	257
klepki	165	309
dykty i forniery	1.539	1.816
meble gięte	329	415
wyroby koszykowe	66	16
papier	662	903
papa i tektura	236	70
celuloza	795	700
żelazo surowe	102	—
żelazo handlowe	4.378	4.093
metale różne	135	126
wyroby żelazne i metal.	1.469	638
szyny kolejowe	3.119	—
rury żelazne i żeliwne	2.003	1.854
cynk	1.739	1.382
blacha cynkowa	363	851
różne	3.931	12.480
Razem	518.480	562.123

Spadek wywozu zamorskiego w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego, węgla bunkrowego, koksu, mąki pastewnej, drzewa tartego oraz bali i słupów. Spośród powyższych pozycyj dotychczas w okresie czasu od stycznia do lipca br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego dobre rezultaty daje eksport tarcicy oraz bali i słupów.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotu towarowego wykazuje wzrost ilości oraz pojemności tak na przyjściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 395 (382) statków o poj. 423.877 (382.013) n. r. t., wyszło zaś 403 (377) statki o pojemności 427.764 (366.832) n. r. t.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lipcu br. wyniósł 1.098,4 n. r. t. (997,4 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 33 (35) (bez barek).

Średni postój statków wyniósł 54,8 godzin (60 godzin).

Szczegółowo ilustruje ruch statków w mies. sprawozdawczym poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	statków	NRT.	statków	NRT.
Polska	59	96.298	59	90.269
W. M. Gdańsk	3	2.160	2	1.540
Anglja	23	40.887	23	37.843
Danja	57	34.798	60	37.106
Estonja	7	4.218	6	3.822
Finlandja	17	16.335	16	13.177
Francja	5	24.313	5	24.313
Grecja	7	17.829	6	17.198
Holandja	13	6.239	13	6.198
Jugosławja	1	3.750	1	3.750
Łotwa	5	5.757	5	5.757
Niemcy	40	18.307	42	20.024
Norwegja	29	25.037	32	27.270
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.034	7	22.034
Szwecja	112	76.410	113	78.326
Włochy	8	24.543	10	30.559
Z. S. R. R.	2	4.960	3	8.578
Razem	395	423.877	403	427.764

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Polska — 1-sze miejsce, Szwecja — 2, Anglja — 3, Danja — 4, Włochy — 5, Norwegja — 6, Francja — 7, Stany Zjedn. Am. P. — 8, Niemcy — 9, Grecja — 10, Finlandja — 11, Z. S. R. R. — 12, Holandja — 13, Łotwa — 14 itd., wykazując poraz pierwszy od czasu powstania portu gdyńskiego banderę polską na pierwszem miejscu na niekorzyść Szwecji, która przesunęła się na 2-gie miejsce. Bandera włoska z 7-go miejsca w m. czerwcu przesunęła się obecnie na 5-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przyczem reprezentowane były bandery 17 państw wobec 18 państw w m. czerwcu.

Przesunięcie się bandery polskiej na 1-sze miejsce w ruchu statków spowodowane zostało ożywionym ruchem wycieczkowym polskich statków transatlantyckich, jak „Piłsudski", „Batory" i „Kościuszko".

Ruch pasażerów w związku z licznemi wycieczkami turystycznemi wykazuje poważny wzrost. Przyjechało bowiem 4.705 pasażerów (1.409), w tem: z Anglji — 123, Argentyny — 4, Belgji — 46, Danji — 1.607, Estonji — 2, Francji — 76, Finlandji — 35, Hiszpanji — 2, Holandji — 543, Niemiec — 8, Norwegji — 17, Rumunji — 503, Stanów Zjedn. Am. P. — 858, Szwecji — 806, oraz via W. M. Gdańsk

— 75. Wyjechało zaś 5.463 pasażerów (1.046), w tem: do Anglji — 830, Brazylji — 849, Danji — 1.411, Francji — 430, Finlandji — 4, Holandji — 1, Łotwy — 373, Stanów Zjedn. Am. P. — 487, Szwecji — 860, Z. S. R. R. — 177 oraz via W. M. Gdańsk — 21.

Ogółem ruch pasażerów w m. lipcu rb. wyniósł 10.168 osób wobec 2.455 osób w ub. mies. czerwcu rb.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w lipcu b. r. 138.964,5 ton towarów, wobec 111.245 t. w lipcu 1935 roku i 81.122,5 t. w lipcu 1934 roku. Na przewozy wywozowe przypadło 95.888,5 t. towarów, wobec 76.856,5 ton w lipcu 1935 i 60.565,5 w lipcu 1934 r. Na przewozy przywozowe — 36.039 ton wobec 31.209 ton w lipcu 1935 i 16.281 t. w lipcu 1934 roku. Tranzytowych ładunków było 7.037 t. wobec 480 t. w lipcu 1935 i 2.700 t. w lipcu 1934 roku. Lipiec bieżącego roku charakteryzuje więc silny wzrost przewozów eksportowych przy nieznacznem zwiększeniu przewozów importowych.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na Żeglugę Polską przypadło 78.236 ton, na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 11.917 ton, na statki towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż. — 3.684 ton i na Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe — 45.127,5 ton.

Przewozy Żeglugi Polskiej S. A. z 78.236 t. wobec 65.851 t. w lipcu 1935 i 38.802 t. w lipcu 1934 miały względną równowagę eksportu (38.691 t.) i importu (32.508 t.), przy 7.037 t. przewozów między portami obcemi i tranzytowych.

Linje regularne niewątpliwie rozwijają się w szybszem tempie aniżeli przewozy trampów, co widać z porównania miesięcznych dla linij regularnych i trampów z lipca bieżącego i ubiegłego roku: w lipcu br. linje regularne przewiozły 23.784 t. towarów wobec 14.651 t. w lipcu ub. roku, trampy natomiast 54.452 t. wobec 49.200 t. w lipcu ub. roku. Latem ub. roku stosunek był odwrotny: przewozy linij regularnych wzrosły zaledwie o 20% względem lipca 1934 r., podczas gdy przewozy trampów prawie się podwoiły.

Mimo, że wzrost przewozów trampów okazał się w miesiącu lipcu br. nieznaczny, ciężar gatunkowy tych przewozów ogromnie się zwiększył. Wystarczy nadmienić, że przewozy trampów w lipcu ub. roku zawierały wszystkiego 4 pozycje: 21.339 t. węgla i 2.220 t. drzewa w wywozie, 22.941 t. rudy w przywozie i 2.700 t. węgla w przewozach między portami zagranicy. W lipcu bież. roku pozycyj przewozowych jest 13, w tem 4 wywozowe, 7 przywozowych i 2 — przewozów między portami obcemi. Wywieziono bowiem: węgla 10.169 t., koksu 6.750 t., drobnicy (zbiorowa pozycja) 1.890 t., cukru 1.000 t. Przywieziono: rudy 16.803 t., tomasyny 7.136 t., lnianego siemienia 393 t., garbnika quebracho 288 t., kawy 129 t., bawełny 74 t., skór 49 t. Między portami zagranicznemi przewieziono: kukurydzy 3.474 t., węgla 2.686 t. Wyliczenie powyższe samo przez się świadczy o pomocniczej roli trampów Żeglugi Polskiej dla linij towarzystwa, co też zachodziło w rzeczywistości.

Linje Żeglugi Polskiej przewiozły eksportowych ładunków 15.271 t., wobec 8.843 t. w lipcu ub. roku, importowych 7.636 t. wobec 5.323 t. w lipcu ub. roku. Między portami zagranicy przewieziono 877 t. (VII. 1935: 480 t.)

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 11.917 t. wobec 7.287 t. w lipcu ub. r., wzrost więc przewozów na statkach tego towarzystwa, zazwyczaj nieprzekraczający 10% miesięcznej, okazał się w tym miesiącu wyjątkowo duży. Wzrost objął równomiernie wywóz i przywóz: wywieziono do Londynu i Hull 8.756 t. towarów (VII. 1935: 5.151 t.), prócz tego 54 t. na linji Gdynia — Havre. Przywieziono z Londynu i Hull 3.098 t. towarów (VII. 1935: 2.136 t.) oraz 9 t. z Havre.

Eksport do Londynu szedł przeważnie przez Gdynię: 3.693 t. (VII. 1935: 2.003 t.) i w mniejszym stopniu przez Gdańsk — 984 t. (VII. 1935: 433 t.) Do Hull przewaga eksportu via Gdynia była mniej znaczna: z Gdyni — 2.211 t. (VII. 1935: 1.076 t.), z Gdańska — 1.868 t. (VII. 1935: 1.639 t.); z liczb w nawiasach widać, że w zeszłorocznym lipcu eksport do Hull via Gdańsk nawet przeważał.

Import: przez Gdynię 2.850 t. (VII. 1935: 1.764 t.), w tem z Londynu 910 t., z Hull 1.940 t., przez Gdańsk 248 t. (VII. 1935: 372 t.) w tem z Londynu 98 t., z Hull 150 ton.

Statki Towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe“ wykonały w ciągu lipca 4 podróże transatlantyckie (po jednym odjeździe do N. Yorku i Buenos Aires, oraz 2 przyjazdy z Nowego Yorku), oraz 6 podróży wycieczkowych, w których wzięły udział oba motorowce i s/s „Kościuszko“, który w tym miesiącu przybył z okrężną wycieczką z Konstancy. Wycieczki cieszyły się dobrą frekwencją. Najwyższą miały: m/s „Piłsudski“ do Kopenhagi — 732 turystów i s/s „Kościuszko“ do Stockholmu — 644 turystów.

W ruchu transatlantyckim ogółem przewieziono 2.210 pasażerów (VII. 1935: 1.238 pas.), pocztę i 3.684 t. towarów (VII. 1935: 1.649 t.) Szczególnie wzrosła ilość towarów i pasażerów w kierunku zachodnim; w kierunku wejściowym ilość towarów przewiezionych się zmniejszyła. Na linji północno-transatlantyckiej był jeden odjazd (VII. 1935: również jeden) i przewieziono 506 pasażerów i 1.886 t. towarów (VII. 1935: 374 pas. i 845 t. towarów). W kierunku wschodnim było 2 przy-

jazdy (VII. 1935: również dwa), przewieziono 846 pasaż. i 424 t. towarów (VII. 1935: 864 pas. i 804 t. towarów). Na linji południowo-amerykańskiej był jeden odjazd: 858 pasażerów i 1.374 t. towarów (VII. 1935: linji jeszcze nie było).

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) odbyły w lipcu 16 podróży (lipiec ub. r. 14 podróży) i wywiozły 45.127,5 t. węgla, wobec 38.458,5 t. w lipcu ub. roku. Miesiąc lipiec br. można poniekąd nazwać rekordowym w pracy statków Polskarobu, gdyż ilość podróży, ilość przewiezionego węgla i przebyte odległości stanowią rekordy miesięcznego obrotu tych statków.

Że podróże były dalekie widać chociażby z tego, że wywóz do Norwegji na statkach towarzystwa po raz pierwszy w lipcu br. stanął z 20.485 t. przed wywozem do Szwecji — 19.032,5 t., prócz tego wywieziono do Holandji 2.810 t. i do Belgji 2.800 t. węgla.

Statki zawinęły do następujących portów: Göteborg (4 razy), Oslo (trzykrotnie), Drammen, Oxelösund, Moss, Rotterdam, Stockholm, Zeebrügge, Gävle, Tofte i Slemmestad.

Wykwalifikowanych i sumiennych pracowników biurowych i handlowych (sprzedawców, buchalterów, biuralistów, maszynistki stenotypistki) poleca:

Społeczne Biuro Pośrednictwa Pracy przy Związku Zawodowym Pracowników Umysłowych w Handlu i Przemyśle

Gdynia, ul. Szkolna 10 — II. p. Telefon: 32-09 w godzinach 10—12 i 19—21

Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny

Sp. z ogr. odp.

Gdynia, ul. Starowiejska nr. 16 - Telefony 26-35, 26-36

Załatwia wszelkie czynności związane z ekspedycją i kontrolą bawełny —

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** ul. Świętojańska 41

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

SPÓŁKA AKCYJNA DLA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU

SCHENKER I S-ka w GDYNI

ul. Starowiejska **Telefon 2924**

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	17. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	19. 8.
s/s CAPELLA*	24. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	26. 8.
—		**Turku, Helsinki, Viipuri**	s/s PICKHUBEN	28. 8.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	23. 8.	**Leningrad**	s/s MEKNES*	19. 8.
s/s MEKNES*	6. 9.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	2. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	17. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	19. 8.
s/s CAPELLA*	24. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	26. 8.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA s/s JÄRVAMAA	19. 8. 2. 9.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	14. 9.
		ŁOTWA		
s/s LEANDER* lub subst. (via Bremen)	17. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER* lub subst.	18. 8.
s/s MINOS* lub subst.	24. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	24. 8.
		Ryga		
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	14. 9.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	30. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	19. 8. 2. 9.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	30. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	19. 8. 2. 9.
s/s MARIEHOLM*	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	24. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	23. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s TORA	26. 8.
	6. 9.	co 14 dni		9. 9.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	24. 8.
	1. 9.	co 8—10 dni		1. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	31. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	31. 8.
		co 2 tygodnie		
s/s BLENDA	24. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 8.
	7. 9.	co 2 tygodnie		9. 9.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	24. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	24. 8.
s/s LIBAN	31. 8.	co tydzień	s/s LIBAN	31. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s INDALSÄLFREN	18. 8.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s INDALSÄLFREN	18. 8.
STATEK	22. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	STATEK	22. 8.
STATEK	25. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	STATEK	25. 8.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s LEANDER* lub subst.	17. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER* lub subst.	18. 8.
		co tydzień	via Ryga	
s/s MINOS* lub subst.	24. 8.		s/s MINOS* lub subst.	24. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	19. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	20. 8.
	26. 8.	co tydzień		27. 8.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)	s/s MEKNES*	23. 8.
		co 2 tygodnie		
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	30. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	m/s PIONIER I	18. 8.
		co 2 tygodnie		1. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	23. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	23. 8.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	24. 8.
m/s BALZAC	31. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC	31. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	31. 8.
s/s URSA	8. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	15. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	20. 8.
s/s BALTROVER*	30. 8.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	27. 8.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	20. 8.
s/s LWÓW*	30. 8.	co tydzień	s/s LUBLIN*	27. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s KATHOLM	24. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	24. 8.
STATEK	22. 8.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	22. 8.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s LINDENAU	ok. 22. 8.	co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE lub subst.	19. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE lub subst.	19. 8.
s/s IRENE lub subst.	26. 8.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	26. 8.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	18. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	19. 8.
s/s PUCK	25. 8.	co tydzień	s/s PUCK	26. 8.
s/s NEREUS lub subst.	24. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NEREUS lub subst.	24. 8.
s/s OREST lub subst.	27. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST lub subst.	27. 8.
s/s DROSSEL	25. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s DROSSEL	25. 8.
s/s BUTT	31. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	31. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	19/21. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	19/21. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	18. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	19. 8.
s/s ŚLĄSK*	25. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	26. 8.
s/s DROSSEL	25. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s DROSSEL	25. 8.
s/s BUTT	31. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	31. 8.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
		Antwerpja		
s/s KODUMAA	17. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
s/s JÄRVAMAA	31. 8.			
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	25. 8.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	28. 8.
	8. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		11. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	18. 8. 1. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	22. 8. 5. 9.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	30. 8. 13. 9.	**Dunkerque — Havre** **La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	31. 8. 14. 9.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
s/s SEVILLA	28/29. 8.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	28/29. 8.
STATEK	ok. 13. 9.	**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
s/s GALLIA	28. 8.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	STATEK	ok. 27. 8.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VASALAND	4. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VASALAND	7. 9.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17/18. 8. 13. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	s/s SARMACJA m/s LEWANT	19/22. 8. 16/18. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	25. 8.
m/s BATORY*	19. 9.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	3. 9.
m/s PIŁSUDSKI*	29. 9.		m/s PIŁSUDSKI*	23. 9.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANSTATES	22. 8.		s/s ARGOSY*	20. 8.
s/s SCANMAIL	29. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s MINNEQUA*	26/27. 8.
s/s SCANYORK	5. 9.	co tydzień	s/s SCANSTATES*	1. 9.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
s/s SEVILLA	28/29. 8.	co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	28/29. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s KR. MARGARETA	9. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	25/28. 8.
m/s LIMA	24. 9.	co 3 tygodnie	m/s PACIFIC	20. 9.
s/s HERAKLES	19. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s ORIENT	24. 8.	co 2 tygodnie	m/s BORGA l. s. pocz. września	
s/s ATLANTA	13. 9.			
		(Rothert & Kilaczycki)	STATEK pocz. września	
s/s PUŁASKI*	23. 8.	co 6 tygodni	s/s PUŁASKI*	16. 9.
	25. 10.		s/s KOŚCIUSZKO*	ok. 15. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
m/s KAAPAREN	25. 9.	co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s HELENUS	29. 8.
—		co 3 tygodnie	s/s ATREUS	19. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s TOPEKA	18. 8.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TROLLEHOLM	26. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
m/s TAMPA	6. 9.	co 3—10 dni na wejściu	m/s TITANIA	16. 9.
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 sierpnia:

s/s HERAKLES lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FINLAND po węgiel, PAM.

20 sierpnia:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s UTKLIPPAN z rudą, Behnke & Sieg.
s/s MENJA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SOLSTAD po węgiel, MEW.

21 sierpnia:

s/s SARMACJA lin. z Gdańska po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.
s/s LYDIA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.
s/s RAGNAR po węgiel, MEW.

22 sierpnia:

m/s BATORY z Kopenhagi z powracającą wycieczką, Gd. Am. L. Ż.
s/s SCANSTATES lin. z N. Jorku via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Havre i Southampton via Kopenhaga, PAM.
s/s LINDENAU lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HAGUE lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s FREDERIKSBORG po węgiel, MEW.
s/s KALEVA po węgiel, MEW.

23 sierpnia:

s/s PUŁASKI lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z pasażerami i towarami, Gd. Am. L. Żegl.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.
s/s TORA lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s Erna lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s DROSSEL dodatk. linjowy z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania.

24 sierpnia:

s/s ORIENT lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s C. RUSS lub subst. lin. z Hamburga tylko dla wyładunku, Prowe — Bergenske.
s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HEDDA po węgiel, Bergenske.
s/s MARTHA ze złomem, Rummel & Burton.

25 sierpnia:

m/s VALPARAISO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i ładowania i po emigrantów, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadunku, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s WILHELM RUSS lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s AALBORG po drzewo, PAM.
s/s OTTO ALFRED MÜLLER po węgiel, PAM.
s/s RAVNEDAL ze złomem, PAM.

26 sierpnia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku i Filadelfji, via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BERENICE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

27 sierpnia:

s/s ANDROMEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

STATEK lin. po ładunek do portów Sycylji, Bergenske.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

28 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO z powracającą wycieczką, ze Stockholmu. Gd. Am. L. Ż.

m/s HAMMAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s GALLIA lin. z portów śródziemnomorskich (zachodnich) i Sycylji tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SEVILLA lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s PICKHUBEN lub subst. lin. po ładunek do południowej Finlandji, Lenczat.

s/s MIGUEL DE LARRINAGA, przeawizowany, z ryżem, PAM.

s/s FREDVILLE ze złomem. PAM.

PRZEŁADUNEK I EKSPEDYCJA MATERJAŁOW
Z WŁASNYCH PLACÓW W GDYNI I W GDANSKU
FRACHTOWANIE STATKOW — SKŁADOWANIE

POLSKA AGENCJA
„PAGED"
DRZEWNA

ODDZIAŁ:
Warszawa
UL. ZIELNA 46
TELEFON 640-41

ODDZIAŁ:
Gdańsk
HOLZMARKT
NR. 24
TELEFON 22-451

Centrala: GDYNIA, ul. Świętojańska 44 Tel. 19-17

PRZECINANIE SLIPRÓW WE WŁASNYM TARTAKU
KOMISOWA SPRZEDAZ MATERJAŁOW DRZEWNYCH I DYKTY Z WŁASN. PLACU W GDYNI — UL. MORSKA TEL. 28-51

Kupujcie tylko
wyroby krajowe!!!

KRONIKA

WYŻSZA CENA ZAKUPU KAWY DLA FIRM GDYŃSKICH A NIŻSZA DLA FIRM GDAŃSKICH.

Jedna z firm gdyńskich doniosła nam o fakcie jaskrawego upośledzenia firm gdyńskich przy zakupie kawy brazylijskiej za pośrednictwem Kompanji Handlu Zamorskiego. Otóż instytucja ta zawiadomiła importerów o przydzieleniu im w tranzakcji wiązanej — naturalnie tylko tym importerom, którzy nabyli akcje tej instytucji — kontyngentu na kawę (s/s Pułaski, rejs III) i uwarunkowała zamówienie odnośnych ilości kawy przez poszczególnych importerów gdyńskich wyłącznie za pośrednictwem agenta Kompanji. Podczas, gdy firmy gdyńskie zostały zmuszone do zakupienia kawy tylko u pośrednika Kompanji Handlu Zamorskiego, firmom gdańskim pozwolono na zakup kawy bezpośrednio u załadowców lub innych dostawców. Dla firm gdyńskich dopłatę na rzecz eksportu i kosztów, związanych z tranzakcją kompensacyjną ustalono na 42% wartości kawy cif Gdynia lub Gdańsk, a dla firm gdańskich na 32%. Z ustalonej dopłaty wynikałoby, że koszt własny towaru cif winien być niższy dla firm gdyńskich, wyższy natomiast dla firm gdańskich. Okazuje się, że tak nie jest. Importerzy gdyńscy, zakupując kawę u pośrednika Kompanji Handlu Zamorskiego musieli zapłacić np. za gatunek kawy „Victoria" 7 sh. 34/10 za 50 kg kawy, podczas, gdy gdańscy importerzy przy bezpośrednim zakupie u załadowców lub innych dostawców płacili za ten sam gatunek kawy tylko sh. 29/3 za 50 kg. W ostatecznej kalkulacji koszt własny cif przedstawia się: w pierwszym wypadku sh. 34/10 równych zł 46,10 plus 42% dopłaty, t. j. 19,36 zł, czyli razem 65,46 zł, natomiast w drugim wypadku sh. 29/3 równych zł 38,60 plus 52% dopłaty, t. j. 20,07 zł, czyli razem 58,67 zł.

Z przedstawionej kalkulacji wynika, że różnica na niekorzyść firm gdyńskich wynosi 6,79 zł na 50 kg, czyli około 11,2%. Przy takiej różnicy kosztów własnych o konkurencji mowy być nie może.

Niezrozumiałe jest dla nas postępowanie Kompanji Handlu Zamorskiego, która zamiast ułatwiać rozwój handlu importowego Gdyni, znacznie go utrudnia. Apelujemy zatem do czynników miarodajnych oraz Związku Izb Przemysłowo - Handlowych o zbadanie poruszonej przez nas kwestji i wydanie odpowiednich zarządzeń, aby w przyszłości podobne fakty się nie powtórzyły.

Mamy nadzieję, że miarodajne czynniki i Związek Izb P. H. wpłyną na odnośną instytucję, aby różnica, powstała z powyższego postępowania została importerom gdyńskim zwrócona.

ZAPASY CYTRYN.

Według ostatnich obliczeń, w Gdyni znajduje się około 12.000 skrzyń cytryn, w tej ilości około 8.500 skrzyń cytryn syryjskich i około 3.500 skrzyń cytryn włoskich.

W drodze do Gdyni jest około 3.000 skrzyń cytryn włoskich, tak, że po nadejściu ich, zapas cytryn w tutejszym porcie nieco się zwiększy. W międzyczasie odpłynie jeszcze do kraju pewna ilość zalegającego towaru.

TERMIN SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ.

Przypominamy, że podania o przywóz towarów reglamentowanych na miesiąc wrzesień i październik br. winne być wnoszone do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, najpóźniej do dnia 20 sierpnia br. Podania złożone do Izby po wymienionym terminie, nie zostaną rozpatrzone przy podziale kontyngentów ogólnych, a jedynie w miarę rezerw kontyngentowych. Szczegóły dotyczące składania podań omówione zostały w specjalnym okólniku Izby.

NOWY TRANSPORT KAWY DLA POLSKI.

Statek „Pułaski", który odpłynął już z portów Ameryki Południowej wiezie dla Polski około 600 ton kawy brazylijskiej. Nadejdzie on do Gdyni około 23 sierpnia.

W tych dniach odpłynie także z portów Ameryki Środkowej s/s „Kraków", który przywiezie także pewne ilości kawy niebieskiej.

Promesy w tranzakcjach kompensacyjnych na odnośne transporty kawy zostały już wydane, wobec czego należy przypuszczać, że formalności, związane z uzyskaniem pozwolenia przywozu i przydziału dewiz na te transporty, zostaną tym razem załatwione na czas, tak, aby nadejść mająca kawa nie potrzebowała być składowana dłuższy czas w magazynach portowych w Gdyni, jak ostatnio.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Rynek towarów kolonjalnych znajduje się ciągle pod znakiem dalszych ograniczeń, jak obostrzonych zakazów przywozowych, braku odpowiedniej ilości dewiz i konieczności wiązania importu najgłówniejszych towarów kolonjalnych z eksportem.

Wiązanie eksportu z importem zaczęto stosować ostatnio na bardzo szeroką skalę. Do możliwości tranzakcyj wiązanych są wprowadzane coraz to nowe artykuły eksportowe, inny stosunek przywozu do wywo-

zu, odstępstwa od zasady kierunkowości eksportu, tak że importerzy przestają się orjentować w tych przepisach i bardzo często narażają się na niepotrzebne koszty. Naturalnie koszty te przerzucają następnie na konsumentów przy sprzedaży importowanego towaru.

Skomplikowanie importu towarów kolonjalnych powoduje nieregularną podaż towarów, pociągającą za sobą bardzo często silną zwyżkę cen.

Przedłużony w lipcu traktat handlowy z Francją przyniósł również pewne niespodzianki w postaci zniżek celnych na kilka różnych towarów nawet nieprodukowanych ani we Francji ani w Kolonjach Francuskich i przez nią niedostarczanych. Spowodowało to dla niektórych firm poważne straty, szczególnie dla tych, które w przewidywaniu zwyżki celnej, jako rzeczy całkiem możliwej, zaangażowały się w odbiorze większych ilości towarów przed terminem ekspiracji dawniejszej umowy handlowej.

W kołach importerskich zaznacza się troska o utrzymanie importu towarów kolonjalnych na poziomie chociażby tylko importu zeszłorocznego. Pierwsze bowiem półrocze bieżącego roku na skutek obostrzonych ograniczeń przywozowych, wprowadzonych ograniczeń dewizowych oraz konieczności wiązania importu towarów kolonjalnych z eksportem, przyniosło znaczny spadek przywozu, wyrażający się w niektórych artykułach od 14% do 33%.

Na niektórych rynkach zagranicznych zainteresowanie w towarach kolonjalnych nieco się ożywiło w stosunku do poprzedniego okresu. Pomimo ożywienia, ceny utrzymały się na poziomie poprzednim za wyjątkiem ceny na wanilję.

KAWA SUROWA.

W związku z podniesieniem się kosztów, związanych z uzyskaniem pozwolenia na kawę, które ostatnio przy tranzakcjach wiązanych i załatwianiu formalności z temi tranzakcjami dochodzą nawet już do 42% wartości kawy cif Gdynia, ceny na poszczególne gatunki kawy, szczególnie brazylijskiej stale zwyżkują. Za „Rio" 7 wzgl. „Victoria" 7 płaci się obecnie 4.10—4,20 zł za 1 kg za gat. „Victoria" 6 — 4,20—4,30 zł, a za gat. „Victoria" 5 — 4,35 zł za 1 kg. Za „Santos" wahają się ceny od 4,50 do 5,10 zł za 1 kg, zależnie od gatunku kawy. W kawach brazylijskich nie oczekuje się osłabienia tendencji.

W kawach niebieskich sytuacja bez zmian — ceny utrzymane na poziomie cen dawniejszych.

Na rynkach zagranicznych, sytuacja naogół bez zmian. Jedynie rynek niemiecki wykazuje ożywione zainteresowanie przy utrzymaniu jednak cen na poprzednim poziomie.

HERBATA.

Prawie zupełny brak herbaty Sumatra i Jawa i nie wiadomo kiedy nadejdą nowe transporty tych gatunków herbaty. Ponieważ popyt na te herbaty jest duży, ceny znacznie zwyżkowały. Obecnie płaci się już 15—15.50 zł za 1 kg herbaty Sumatra. O ile nie nadejdą w najbliższym czasie nowe transporty tego towaru (importerzy i eksporterzy są już w posiadaniu promes na tranzakcje wiązane) — to sytuacja w tym towarze będzie jeszcze gorsza niż obecnie. Pociągnie to za sobą niewątpliwie zwiększenie konsumpcji (zapotrzebowania) na herbatę ceylońską i w konsekwencji zwyżkę ceny także na ten gatunek herbaty. Obecnie cena na ten artykuł waha się od 16—17 zł za 1 kg, zależnie od jakości herbaty.

Na rynkach zagranicznych sytuacja bez zmian.

KORZENIE.

Rynek zagraniczny bez zmian. Na rynku krajowym nastąpił znaczny spadek ceny na cynamon, a to wskutek obniżki cła na ten artykuł. Spadek ceny wynosi około 1,— zł na 1 kg, tj. za artykuł ten płaci się obecnie tylko 8—8,50 zł za 1 kg, podczas gdy przed przedłużeniem umowy handlowej polsko-francuskiej, płacono za niego 9—9.50 zł za kg. Niektóre firmy importowe sprzedają artykuł ten nawet po cenie 7,50 zł za kg. O ile chodzi o pieprz, to i w tym artykule panuje tendencja zniżkowa. Cena na pieprz czarny „Lampong" waha się od 5,15 do 5,20 zł za kg, a na pieprz biały „Muntok" 6—6,10 zł za 1 kg. Cena na ziele angielskie zniżkowała o różnicę cła przywozowego.

Cena na wanilję zwyżkowała o około 13,50 zł na kg, a to wskutek podwyżki cła przywozowego od dnia 21 lipca br. Na rynkach zagranicznych ceny na ten artykuł również zwyżkowały. Pociągnie to za sobą niewątpliwie także dalszą zwyżkę ceny na rynku polskim.

SARDYNKI.

Ceny na sardynki zwyżkowały od 7—15,— zł na skrzynce, zależnie od gatunku i ilości ryb w poszczególnych puszkach. Zwyżka ta nastąpiła jedynie na skutek podwyższenia cła przywozowego na ten artykuł.

KONSERWY ANANASOWE.

Wskutek podwyższenia cła przywozowego na ananasy w puszkach o 100 zł na 100 kg, cena na ten artykuł zwyżkowała o różnicę cła przywozowego.

MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Sytuacja w maśle i ziarnie kakaowem naogół bez zmian. Ceny utrzymane.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się nadal pod znakiem słabego zainteresowania tak na cytryny jako też na pomarańcze.

Na rynkach zagranicznych popyt ożywiony, szczególnie na rynku londyńskim i hamburskim. Pomimo ożywionego tam ruchu i mocnej tendencji, w Hamburgu nie sprzedano jednak, o ile chodzi o cytryny, wszystkich ilości z powodu wygórowanych cen.

Wobec uchylenia sankcyj antywłoskich ustała całkowicie dostawa cytryn t. zw. „syryjskich". Natomiast nadchodzą już transporty cytryn włoskich. Dotychczas nadeszło do Gdyni około 3.500 skrzyń, a dalsze ilości są już w drodze. Rynek włoski, bardzo mocny w pierwszym okresie, po zniesieniu sankcyj, załamał się i ceny spadły obecnie o około 40%. Rynek

krajowy wobec dużych zapasów cytryn syryjskich i spadku cen we Włoszech zareagował także szybkim spadkiem cen powodując nieobliczalne straty dla importerów.

W magazynach gdyńskich znajduje się jeszcze przeszło 2.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich oraz pewna ilość pomarańcz kalifornijskich. Ostatnie sprzedaje się po 1,80 zł za kg z wolnej ręki (bez aukcji). Na pomarańcze hiszpańskie brak wogóle nabywców.

Banany sprzedaje się obecnie po cenie zł 28,— za karton 10 kg. Zwyżka spowodowana została nieregularną dostawą bananów zielonych wskutek wyczerpywania się kontyngentów jamajskich oraz skomplikowaną dostawą bananów środkowo - amerykańskich w tranzakcjach wiązanych.

W czasie od 1—10 sierpnia br. aukcje gdyńskie wystawiły do przetargu łącznie 3.677 skrz. cytryn syryjskich oraz 642 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Z ilości tych sprzedały: 2.812 skrzyń cytryn, resztę wycofano z powodu braku nabywców.

Szczegółowy przebieg aukcyj w okresie od 1—10. VIII. przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie dwa przetargi.

Na aukcji w dniu 3. VIII. wystawiły 1.000 skrzyń cytryn syryjskich oraz 250 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Cytryny sprzedały wszystkie i to po cenie 48—50,— zł za skrzynkę, a pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. Przetarg odbył się przy udziale 7 kupców.

W dniu 10. VIII. wystawiły 500 skrzyń cytryn syryjskich, sprzedały 360 skrzyń po cenie 45—50,— zł za skrzynkę. W przetargu brało udział 10 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

urządziły dwa przetargi: dnia 4 i 6 sierpnia br.

W dniu 4 sierpnia wystawiły do przetargu 1.097 skrzyń cytryn syryjskich oraz 241 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Sprzedały 350 skrz. cytryn po cenie od 48—49,— zł za skrzynkę oraz jedną partję cytryn „Limoni" w ilości 72 skrz. po 24,50 zł za skrz. Pozostałe ilości towaru zostały wycofane z powodu braku nabywców.

Na aukcji w dniu 6 sierpnia wystawiły 1.080 skrz. cytryn syryjskich oraz 151 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Sprzedały 1.030 skrz. cytryn po cenie 48,— zł za skrzynkę. Pozostała ilość skrzyń cytryn oraz wystawione pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców.

W pierwszym przetargu brało udział 10 kupców, a w drugim 11 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

w powyższym okresie przetargów nie urządzały.

Towarzystwo Handlowo Przemysłowe

ALFRED JURZYKOWSKI

SPÓŁKA AKCYJNA

GDYNIA

TELEFON NR 32 - 91 (CENTRALA)

Surowce do wyrobu czekolady, towary kolonjalne, eksport wyrobów polskich do krajów zamorskich. —